МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫЙ СОВЕТ ПО СТАНДАРТИЗАЦИИ, МЕТРОЛОГИИ И СЕРТИФИКАЦИИ
(МГС)

INTERSTATE COUNCIL FOR STANDARDIZATION, METROLOGY AND CERTIFICATION
(ISC)

МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫЙ СТАНДАРТ

ГОСТ 34056— 2017

Транспорт железнодорожный

СОСТАВ ПОДВИЖНОЙ

Термины и определения

Издание официальное

Москва
Стандартинформ
2019

gost.e-ecolog.ru

Предисловие

Цели, основные принципы и общие правила проведения работ по межгосударственной стандартизации установлены ГОСТ 1.0 «Межгосударственная система стандартизации. Основные положения» и ГОСТ 1.2 «Межгосударственная система стандартизации. Стандарты межгосударственные, правила и рекомендации по межгосударственной стандартизации. Правила разработки, принятия, обновления и отмены»

Сведения о стандарте

1 ПОДГОТОВЛЕН Федеральным государственным унитарным предприятием «Всероссийский научно-исследовательский институт стандартизации и сертификации в машиностроении» (ВНИИНМАШ) и Акционерным обществом «Научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта» (АО «ВНИИЖТ»)

2 ВНЕСЕН Межгосударственным техническим комитетом по стандартизации МТК 524 «Железнодорожный транспорт»

3 ПРИНЯТ Межгосударственным советом по стандартизации, метрологии и сертификации (протокол от 30 января 2017 г. № 35-П)

За принятие проголосовали:

Краткое наименование страны по МК (ИСО 3166) 004—97	Код страны по МК (ИСО 3166) 004—97	Сокращенное наименование национального органа по стандартизации
Армения	AM	Минэкономики Республики Армения
Беларусь	BY	Госстандарт Республики Беларусь
Киргизия	KG	Кыргызстандарт
Россия	RU	Росстандарт

4 Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 31 марта 2017 г. № 231-ст межгосударственный стандарт ГОСТ 34056—2017 введен в действие в качестве национального стандарта Российской Федерации с 1 ноября 2017 г.

5 Настоящий стандарт подготовлен на основе применения ГОСТ Р 55057—2012*

6 ВВЕДЕН ВПЕРВЫЕ

7 ПЕРЕИЗДАНИЕ. Ноябрь 2019 г.

---

* Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 31 марта 2017 г. № 231-ст стандарт ГОСТ Р 55057—2012 отменен с 1 ноября 2017 г.

Информация о введении в действие (прекращении действия) настоящего стандарта и изменений к нему на территории указанных выше государств публикуется в указателях национальных стандартов, издаваемых в этих государствах, а также в сети Интернет на сайтах соответствующих национальных органов по стандартизации.

В случае пересмотра, изменения или отмены настоящего стандарта соответствующая информация будет опубликована на официальном интернет-сайте Межгосударственного совета по стандартизации, метрологии и сертификации в каталоге «Межгосударственные стандарты»

© Стандартинформ, оформление, 2018, 2019

В Российской Федерации 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

1 Область применения 1
2 Нормативные ссылки 1
3 Термины и определения 2
3.1 Железнодорожный подвижной состав. Основные понятия 2
3.2 Железнодорожный тяговый подвижной состав 7
3.3 Железнодорожный нетяговый подвижной состав 17
Алфавитный указатель терминов на русском языке 19

Введение

Установленные в настоящем стандарте термины расположены в систематизированном порядке, отражающем систему понятий данной области знания.

Для каждого понятия установлен один стандартизованный термин.

Не рекомендуемые к применению термины-синонимы приведены в круглых скобках после стандартизованного термина и обозначены пометой «Нрк».

Заключенная в круглые скобки часть термина может быть опущена при использовании термина в документах по стандартизации, при этом не входящая в круглые скобки часть термина образует его краткую форму.

Для сохранения целостности терминосистемы в настоящем стандарте приведены терминологические статьи из других стандартов, действующих на том же уровне стандартизации, заключенные в рамки из тонких линий.

В алфавитном указателе данные термины приведены отдельно с указанием номера статьи.

Помета, указывающая на область применения многозначного термина, приведена в круглых скобках светлым шрифтом после термина. Помета не является частью термина. Приведенные определения можно, при необходимости, изменять, вводя в них производные признаки, раскрывая значения используемых в них терминов, указывая объекты, входящие в объем определяемого понятия. Изменения не должны нарушать объем и содержание понятий, определенных в настоящем стандарте.

Стандартизованные термины набраны полужирным шрифтом, синонимы — курсивом.

Поправка к ГОСТ 34056—2017 Транспорт железнодорожный. Состав подвижной. Термины и определения

В каком месте	Напечатано	Должно быть		
Предисловие. Таблица согласования	—	Казахстан	KZ	Госстандарт Республики Казахстан

(ИУС № 5 2025 г.)

М Е Ж Г О С У Д А Р С Т В Е Н Н Ы Й С Т А Н Д А Р Т

Транспорт железнодорожный

СОСТАВ ПОДВИЖНОЙ

Термины и определения

Railway transport. Rolling stock. Terms and definitions

Дата введения — 2017—11—01

1 Область применения

Настоящий стандарт устанавливает термины и определения понятий в области железнодорожного подвижного состава.

Термины, установленные настоящим стандартом, рекомендуются для применения во всех видах документации и литературы по железнодорожному подвижному составу, входящей в сферу работ по стандартизации и/или использующей результаты этих работ.

Настоящий стандарт не распространяется на железнодорожный подвижной состав технологического железнодорожного транспорта организаций, предназначенный для перемещения людей и материальных ценностей на территории организаций и выполнения начально-конечных операций с железнодорожным подвижным составом для собственных нужд организаций.

2 Нормативные ссылки

В настоящем стандарте использованы нормативные ссылки на следующие межгосударственные стандарты:

ГОСТ 27.002—2015 Надежность в технике. Термины и определения

ГОСТ 2582—2013 Машины электрические вращающиеся тяговые. Общие технические условия

ГОСТ 9238—2013 Габариты железнодорожного подвижного состава и приближения строений

ГОСТ 10393—2014 Компрессоры, агрегаты компрессорные с электрическим приводом и установки компрессорные с электрическим приводом для железнодорожного подвижного состава. Общие технические условия

ГОСТ 31187—2011 Тепловозы магистральные. Общие технические требования

ГОСТ 31539—2012 Цикл жизненный железнодорожного подвижного состава. Термины и определения

ГОСТ 31666—2014 Дизель-поезда. Общие технические требования

ГОСТ 32192—2013 Надежность в железнодорожной технике. Основные понятия. Термины и определения

ГОСТ 32202—2013 Сжатый воздух пневматических систем железнодорожного подвижного состава. Требования к качеству

ГОСТ 32204—2013 Токоприемники железнодорожного электроподвижного состава. Общие технические условия

ГОСТ 32410—2013 Крэш-системы аварийные железнодорожного подвижного состава для пассажирских перевозок. Технические требования и методы контроля

ГОСТ 32880—2014 Тормоз стояночный железнодорожного подвижного состава. Технические условия

ГОСТ 32884—2014 Эксплуатация, техническое обслуживание и ремонт железнодорожного подвижного состава. Термины и определения

Издание официальное

ГОСТ 33324—2015 Трансформаторы тяговые и реакторы железнодорожного подвижного состава. Основные параметры и методы испытаний

Примечание — При пользовании настоящим стандартом целесообразно проверить действие ссылочных стандартов и классификаторов на официальном интернет-сайте Межгосударственного совета по стандартизации, метрологии и сертификации (gost.e-ecolog.ru по указателям национальных стандартов, издаваемым в государствах, указанных в предисловии, или на официальных сайтах соответствующих национальных органов по стандартизации. Если на документ дана недатированная ссылка, то следует использовать документ, действующий на текущий момент, с учетом всех внесенных в него изменений. Если заменен ссылочный документ, на который дана датированная ссылка, то следует использовать указанную версию этого документа. Если после принятия настоящего стандарта в ссылочный документ, на который дана датированная ссылка, внесено изменение, затрагивающее положение, на которое дана ссылка, то это положение применяется без учета данного изменения. Если ссылочный документ отменен без замены, то положение, в котором дана ссылка на него, применяется в части, не затрагивающей эту ссылку.

3 Термины и определения

В настоящем стандарте применены следующие термины с соответствующими определениями:

3.1 Железнодорожный подвижной состав. Основные понятия

3.1.1 **железнодорожный подвижной состав:** Подвижной состав, включающий в себя локомотивы, грузовые вагоны, моторвагонный подвижной состав, пассажирские вагоны локомотивной тяги (далее — пассажирские вагоны), специальный железнодорожный подвижной состав.

Примечание — Железнодорожный подвижной состав включает в себя железнодорожный тяговый подвижной состав и железнодорожный нетяговый подвижной состав.

3.1.2 **специальный железнодорожный подвижной состав:** Железнодорожный подвижной состав, предназначенный для обеспечения строительства, восстановления, ремонта и функционирования инфраструктуры железнодорожного транспорта и включающий в себя несъемные самоходные подвижные единицы на железнодорожном ходу, такие как мотовозы, дрезины, специальные автомотрисы, железнодорожно-строительные машины с автономным двигателем и тяговым приводом, а также несамоходные подвижные единицы на железнодорожном ходу, такие как железнодорожно-строительные машины без тягового привода, прицепы и специальный железнодорожный подвижной состав, включаемый в хозяйственные поезда и предназначенный для производства работ по содержанию, обслуживанию и ремонту сооружений и устройств железнодорожного транспорта.

3.1.3 **единица железнодорожного подвижного состава:** Отдельный объект железнодорожного подвижного состава, такой как локомотив, грузовой и пассажирский вагон, моторвагонный подвижной состав (или его секции, вагоны), специальный железнодорожный подвижной состав.

3.1.4 **составная часть железнодорожного подвижного состава:** Деталь, сборочная единица, комплекс или их комплект, входящие в конструкцию железнодорожного подвижного состава и обеспечивающие его безопасную эксплуатацию, безопасность обслуживающего персонала и (или) пассажиров.

3.1.5 **съемная единица железнодорожного подвижного состава:** Единица железнодорожного подвижного состава, включающая дрезину, ремонтную вышку на электрифицированных участках, путевой вагончик, путеизмерительную, дефектоскопную и другую тележку, которая может быть снята с пути обслуживающими ее работниками вручную.

3.1.6

парк железнодорожного подвижного состава: Совокупность единиц железнодорожного подвижного состава, обладающих общими признаками.

[ГОСТ 32192—2013, статья 143]

3.1.7

заказчик железнодорожного подвижного состава: Предприятие или организация, или объединение, по заявке и договору с которым осуществляются разработка, производство и/или поставка железнодорожного подвижного состава и/или его составных частей.

[ГОСТ 31539—2012, статья 18]

3.1.8

разработчик железнодорожного подвижного состава: Предприятие и/или организация, или объединение, выполняющее опытно-конструкторскую работу для создания или модернизации железнодорожного подвижного состава.

[ГОСТ 31539—2012, статья 19]

3.1.9

производство железнодорожного подвижного состава: Совокупность процессов преобразования исходных материалов в готовые детали и последующего их сочленения в составные части и единицы железнодорожного подвижного состава для их последующей поставки.

[ГОСТ 31539—2012, статья 14]

3.1.10

разработка нового железнодорожного подвижного состава: Совокупность процессов создания технической документации и образцов, необходимых для промышленного производства нового железнодорожного подвижного состава.

Примечание — Данная стадия включает в себя этапы утверждения технического задания и заключения договора на создание подвижного состава, выполнения опытно-конструкторской работы, проведения испытаний и сертификации образцов подвижного состава.

[ГОСТ 31539—2012, статья 13]

3.1.11

изготовитель железнодорожного подвижного состава: Предприятие, организация или объединение, осуществляющее производство железнодорожного подвижного состава и/или его составных частей.

[ГОСТ 31539—2012, статья 21]

3.1.12

гарантийный ремонт железнодорожного подвижного состава: Ремонт железнодорожного подвижного состава, осуществляемый изготовителем в течение действия гарантийных обязательств.

[ГОСТ 32884—2014, статья 72]

3.1.13 **выпуск в обращение:** Стадия жизненного цикла продукции от изготовления до ввода в эксплуатацию.

3.1.14 **инновационная продукция:** Продукция, технологические характеристики (функциональные признаки, конструктивное выполнение, дополнительные операции, а также состав применяемых материалов и компонентов) либо предполагаемое использование которой является принципиально новым или существенно отличаются от аналогичной ранее производимой продукции.

3.1.15 **инспекционный контроль:** Контрольная оценка соответствия, осуществляемая с целью установления, что продукция продолжает соответствовать заданным требованиям технического регламента ТС, подтвержденными при сертификации.

3.1.16 **идентификация продукции:** Процедура установления соответствия данной продукции представленной технической документации.

3.1.17

верификация железнодорожного подвижного состава по результатам эксплуатации: Подтверждение посредством представления объективных свидетельств того, что установленные требования были выполнены.

Примечание — Объективным свидетельством служат результаты испытаний железнодорожного подвижного состава.

[ГОСТ 32884—2014, статья 38]

3.1.18 **сертифицированная продукция:** Продукция, обязательное подтверждение соответствия которой требованиям технических регламентов Таможенного союза произведено в форме сертификации.

3.1.19 **техническая совместимость:** Способность железнодорожного подвижного состава к взаимодействию друг с другом и с инфраструктурой железнодорожного транспорта в соответствии с установленными техническим регламентом ТС требованиями.

3.1.20 **габарит железнодорожного подвижного состава:** Поперечное перпендикулярное оси пути очертание, в котором, не выходя наружу, должен помещаться установленный на прямом горизонтальном пути (при наиболее неблагоприятном положении в колее и отсутствии боковых наклонений на рессорах и динамических колебаний) как в порожнем, так и в нагруженном состоянии железнодорожный подвижной состав, в том числе имеющий максимально нормируемые износы.

3.1.21

габарит приближения строений: Предельное поперечное перпендикулярное оси железнодорожного пути очертание, внутрь которого помимо железнодорожного подвижного состава не должны попадать никакие части сооружений и устройств, а также лежащие около железнодорожного пути материалы, запасные части и оборудование, за исключением частей устройств, предназначаемых для непосредственного взаимодействия с железнодорожным подвижным составом (контактные провода с деталями крепления, хоботы гидравлических колонок при наборе воды и другие), при условии, что положение этих устройств во внутригабаритном пространстве увязано с соответствующими частями железнодорожного подвижного состава и что они не могут вызвать соприкосновения с другими элементами железнодорожного подвижного состава.

[ГОСТ 9238—2013, пункт 2.2]

3.1.22 **база тележки:** Расстояние между центрами осей крайних колесных пар тележки железнодорожного подвижного состава.

3.1.23 **сцепное устройство:** Составная часть железнодорожного подвижного состава, обеспечивающая сцепление единиц железнодорожного подвижного состава и передачу продольных сил.

3.1.24 **ударно-тяговое устройство:** Устройство для восприятия и поглощения продольных ударов между единицами подвижного состава для смягчения ударов и толчков или для передачи силы нажатия от подталкивающего тягового подвижного состава.

3.1.25 **автосцепное устройство:** Комплект сборочных единиц и деталей для автоматического сцепления единиц железнодорожного подвижного состава, передачи и амортизации продольных сил.

3.1.26 **переходник сцепки (адаптер):** Устройство, позволяющее сцеплять между собой сцепные устройства железнодорожного подвижного состава различной конструкции.

3.1.27 **торможение железнодорожного подвижного состава:** Воздействие на приборы и устройства для управления тормозной системой с целью снижения скорости или остановки движущегося поезда или единицы железнодорожного подвижного состава.

3.1.28

коэффициент готовности железнодорожного подвижного состава: Вероятность того, что единица железнодорожного подвижного состава окажется в работоспособном состоянии в произвольный момент времени, кроме планируемых периодов, в течение которых ее использование по назначению не предусматривается.

[ГОСТ 31539—2012, статья 9]

3.1.29

срок службы железнодорожного подвижного состава: Календарная продолжительность эксплуатации подвижного состава от начала его эксплуатации или ее возобновления после ремонта до перехода в предельное состояние.

[ГОСТ 32192—2013, статья 96]

3.1.30 **назначенный ресурс железнодорожного подвижного состава:** Ресурс подвижного состава, установленный технической документацией.

3.1.31 **назначенный срок службы железнодорожного подвижного состава:** Календарная продолжительность эксплуатации подвижного состава, установленная в стандарте или технических условиях на железнодорожный подвижной состав, при достижении которой эксплуатация железнодорожного подвижного состава должна быть прекращена независимо от его технического состояния, если не было принято решение о возможности его дальнейшего использования.

3.1.32 **предельное состояние железнодорожного подвижного состава:** Состояние подвижного состава, при котором его дальнейшая эксплуатация недопустима или нецелесообразна на основании оценки рисков.

3.1.33 **модернизация железнодорожного подвижного состава:** Комплекс работ по улучшению технико-экономических характеристик существующего железнодорожного подвижного состава путем замены его составных частей на более совершенные.

3.1.34 **модернизация железнодорожного подвижного состава с продлением срока службы:** Комплекс работ по улучшению технико-экономических характеристик существующего железнодорожного подвижного состава путем внесения в базовую конструкцию изменений с целью продления срока службы.

3.1.35 **назначенный срок хранения:** Календарная продолжительность хранения продукции, при достижении которой хранение продукции должно быть прекращено независимо от ее технического состояния.

3.1.36

ввод в эксплуатацию железнодорожного подвижного состава: Совокупность подготовительных работ, в том числе проведение контрольного пробега, контроля и приемки у эксплуатирующего предприятия железнодорожного подвижного состава с оформлением установленных документов, поступивших после изготовления или ремонта.

Примечание — К вводу в эксплуатацию дополнительно может быть отнесено закрепление изделия за эксплуатирующим подразделением.

[ГОСТ 32884—2014, статья 10]

3.1.37

эксплуатация железнодорожного подвижного состава: Применение железнодорожного подвижного состава по назначению с поддержанием и восстановлением его качества.

Примечание — К этапам данной стадии относят применение железнодорожного подвижного состава в перевозочном процессе, выполнение технического обслуживания и ремонта такого железнодорожного подвижного состава, а также содержание его в запасе или в ожидании работы.

[ГОСТ 31539—2012, статья 15]

3.1.38

техническое обслуживание (железнодорожной техники): Совокупность технических и организационных действий, направленных на поддержание железнодорожной техники в работоспособном состоянии.

[ГОСТ 32192—2013, статья 32]

3.1.39 **система технического диагностирования железнодорожного подвижного состава:** Совокупность средств, объекта и исполнителей, необходимая для проведения диагностирования (контроля) по правилам, установленным в технической документации.

3.1.40 **руководство по эксплуатации:** Документ, содержащий сведения о конструкции, принципе действия, характеристиках (свойствах) продукции и указания, необходимые для правильной и безопасной эксплуатации продукции (использования по назначению, технического обслуживания, текущего ремонта, хранения и транспортирования) и оценок ее технического состояния при определении необходимости отправки ее в ремонт, а также сведения по утилизации продукции.

3.1.41 **правила технической эксплуатации:** Основные положения и порядок работы железных дорог и работников железнодорожного транспорта, основные размеры, нормы содержания важнейших сооружений, устройств и подвижного состава и требования, предъявляемые к ним, систему организации движения поездов и принципы сигнализации.

3.1.42

ремонтопригодность: Свойство объекта, заключающееся в его приспособленности к поддержанию и восстановлению состояния, в котором объект способен выполнять требуемые функции в данных условиях, путем технического обслуживания и ремонта.

Примечание — Данные условия могут включать такие аспекты, влияющие на ремонтопригодность, как местоположение средств технического обслуживания и ремонта, доступность, процедуры и ресурсы технического обслуживания и ремонта.

[ГОСТ 27.002—2015, статья 1.7]

3.1.43

жизненный цикл железнодорожного подвижного состава: Совокупность взаимосвязанных, последовательно осуществляемых процессов установления требований к потребительским свойствам и техническим параметрам железнодорожного подвижного состава, а также процессов его создания, применения и утилизации.

Примечание — Ряд начальных процессов жизненного цикла, в том числе определение необходимости создания железнодорожного подвижного состава любого данного типа или серии, регламентация его технико-экономических параметров, опытно-конструкторская работа, подготовка и освоение его производства предназначаются и осуществляются одновременно для всего множества единиц такого подвижного состава.

[ГОСТ 31539—2012, статья 6]

3.1.44

стоимость жизненного цикла железнодорожного подвижного состава: Суммарные финансовые затраты на осуществление всех стадий жизненного цикла единицы железнодорожного подвижного состава.

Примечание — При оценке стоимости жизненного цикла единицы железнодорожного подвижного состава разновременные затраты приводятся к принятому базовому моменту расчета этой стоимости.

[ГОСТ 31539—2012, статья 25]

3.1.45 **безопасность железнодорожного подвижного состава:** Состояние железнодорожного подвижного состава, при котором отсутствует недопустимый риск, связанный с причинением вреда жизни или здоровью граждан, имуществу физических или юридических лиц, государственному или муниципальному имуществу, а также окружающей среде, жизни или здоровью животных и растений.

3.1.46 **обоснование безопасности:** Документ, содержащий анализ риска, а также сведения из конструкторской, эксплуатационной, технологической документации о минимально необходимых мерах по обеспечению безопасности, сопровождающий продукцию на всех стадиях жизненного цикла и дополняемый сведениями о результатах оценки рисков на стадии эксплуатации после проведения ремонта.

3.1.47

доказательство безопасности: Документ о безопасности продукции, содержащий совокупность доказательств о соответствии продукции требованиям безопасности, сформулированным в нормативной, проектной и конструкторской документации, и доказательств соответствия показателей безопасности продукции допустимым значениям.

3.1.48 **опасное состояние железнодорожного подвижного состава:** Неисправное состояние железнодорожного подвижного состава, при котором возникают риски причинения вреда жизни и здоровью граждан, имуществу физических и юридических лиц, государственному и муниципальному имуществу, окружающей среде, жизни и здоровью животных и растений, превышающие допустимые уровни риска.

3.1.49 **комфортабельность для пассажиров и персонала:** Условия совокупности удобств систем жизнеобеспечения, в том числе зависящие от движения железнодорожного подвижного состава и защищающих пассажиров и персонал от чрезмерных ускорений, неприятных ощущений и ухудшения самочувствия.

3.1.50

безотказность: Свойство железнодорожной техники непрерывно сохранять работоспособное состояние в течение определенной наработки при установленных в нормативной и (или) технической документации условиях применения.

[ГОСТ 32192—2013, статья 3]

3.1.51 **надежность железнодорожного подвижного состава:** Способность железнодорожного подвижного состава выполнять предусмотренные техническими требованиями функции в течение определенной наработки или периода эксплуатации при установленных в нормативной и (или) технической документации условиях применения, технического содержания, хранения и транспортирования.

3.1.52 **долговечность железнодорожного подвижного состава:** Свойство железнодорожного подвижного состава выполнять предусмотренные техническими требованиями функции до достижения предельного состояния при установленных в нормативной и (или) технической документации условиях применения и технического содержания.

3.1.53 **наработка между отказами железнодорожного подвижного состава:** Суммарная наработка железнодорожного подвижного состава между двумя последовательными отказами.

3.1.54 **формуляр:** Документ, содержащий сведения, удостоверяющие гарантии изготовителя, значения основных параметров и характеристик (свойств) продукции, отражающие техническое состояние указанной продукции, сведения о сертификации и утилизации продукции, а также сведения, которые вносят в период ее эксплуатации (длительность и условия работы, техническое обслуживание, ремонт).

3.1.55 **эксплуатационная документация:** Конструкторская документация, которая в отдельности или в совокупности с другой документацией определяет правила эксплуатации продукции и (или) отражает сведения, удостоверяющие гарантированные изготовителем значения основных параметров и характеристик (свойств) продукции, а также гарантии и сведения по ее эксплуатации в течение установленного срока службы.

3.1.56 **подконтрольная эксплуатация:** Штатная эксплуатация железнодорожного подвижного состава, сопровождающаяся дополнительным контролем и учетом его технического состояния.

3.1.57

опытная эксплуатация железнодорожного подвижного состава: Эксплуатация железнодорожного подвижного состава, проводимая по специальной программе с целью совершенствования железнодорожного подвижного состава и его системы эксплуатации по результатам учета реальных условий эксплуатации, контроля в этих условиях технических характеристик железнодорожного подвижного состава и приобретения опыта эксплуатации.

Примечание — Опытная эксплуатация может быть направлена на улучшение конструкции, технических, эксплуатационных и ремонтных характеристик железнодорожного подвижного состава путем приобретения опыта обслуживающим персоналом и последующего распространения этого опыта на весь железнодорожный подвижной состав этого типа. При необходимости в опытную эксплуатацию допускается включать опытное хранение и опытное транспортирование.

[ГОСТ 32884—2014, статья 7]

3.1.58 **контрольный пробег железнодорожного подвижного состава:** Пробег (наработка) опытного образца железнодорожного подвижного состава, выполняемый(ая) в процессе проведения предварительных испытаний с целью проверки работоспособности опытного образца железнодорожного подвижного состава, взаимодействия в целом всех его агрегатов и систем, реализации расчетных режимов работы в эксплуатации.

Примечание — Опытным образцом является образец железнодорожного подвижного состава, изготовленный по вновь разработанной рабочей документации для проверки путем испытаний соответствия его заданным техническим требованиям с целью принятия решения о возможности постановки на производство и/или использования по назначению.

3.2 Железнодорожный тяговый подвижной состав

3.2.1

тяговый железнодорожный подвижной состав: Совокупность видов железнодорожного подвижного состава, обладающего тяговыми свойствами для выполнения перевозочного процесса и включающая в себя локомотивы и моторвагонный подвижной состав.

[ГОСТ 31539—2012, статья 3]

3.2.2 **тяга поездов:** Прикладная наука, изучающая действующие на поезд силы и связанные с ними вопросы движения поездов и работы подвижного состава.

3.2.3 **тяговые расчеты:** Прикладная часть теории тяги поездов, в которой рассматриваются условия движения поезда и решаются задачи, связанные с определением сил, действующих на поезд, и законов движения поезда под воздействием этих сил.

3.2.4 **локомотив:** Железнодорожный подвижной состав, предназначенный для передвижения по железнодорожным путям поездов или отдельных вагонов.

3.2.5 **секция локомотива:** Составная часть локомотива, выполненная в одном кузове и имеющая в своем составе вспомогательное оборудование.

3.2.6 **система многих единиц:** (Нрк. *кратная тяга*): Две и более единицы тягового подвижного состава в одном поезде при управлении из одной кабины.

3.2.7 **электрический подвижной состав:** Электровозы, электропоезда и электросекции, оборудованные тяговыми электродвигателями, получающими питание от контактной сети или собственных аккумуляторных батарей, накопителей электроэнергии.

3.2.8 **поезд:** Сформированный и сцепленный состав вагонов с одним или несколькими действующими локомотивами или моторными вагонами, имеющий установленные сигналы, а также отправляемые на перегон и находящиеся на перегоне локомотивы без вагонов и специальный самоходный железнодорожный подвижной состав.

3.2.9 **односистемный тяговый подвижной состав:** Электрический тяговый подвижной состав, рассчитанный для питания электрической энергией только одной системы тока.

3.2.10 **двух- и многосистемный тяговый подвижной состав:** Электрический тяговый подвижной состав, рассчитанный для питания электрической энергией двух или более систем тока.

3.2.11 **электровоз:** Неавтономный локомотив, приводимый в движение установленными на нем тяговыми электродвигателями, получающими энергию от энергосистемы через тяговые подстанции, контактную сеть или от собственной аккумуляторной батареи.

3.2.12 **удельный расход электрической энергии:** Расход электрической энергии на единицу перевозочной работы.

3.2.13 **тепловоз:** Автономный локомотив, силовой установкой которого является двигатель внутреннего сгорания, обычно дизель.

3.2.14 **удельный расход топлива:** Расход топлива на единицу перевозочной работы.

3.2.15 **моторвагонный подвижной состав:** Моторные и немоторные вагоны, из которых формируются электропоезда, дизель-поезда, автомотрисы, рельсовые автобусы, дизель-электропоезда, электромотрисы, предназначенные для перевозки пассажиров и (или) багажа, почты.

3.2.16 **электропоезд:** Самоходный управляемый железнодорожный подвижной состав, состоящий из одной или нескольких моторвагонных секций, служащий для перевозки пассажиров и/или багажа и получающий питание от внешнего источника электроэнергии через контактную сеть или от собственных аккумуляторных батарей, накопителей электроэнергии.

Примечание — При формировании электропоездов по концам поезда размещают головные секции.

3.2.17 **моторный вагон моторвагонного подвижного состава:** Вагон, на кузов которого тяговое и тормозное усилия передаются посредством механической связи обмоторенной колесной пары с кузовом.

3.2.18 **секция моторвагонного подвижного состава:** Составная часть моторвагонного железнодорожного подвижного состава, состоящая из нескольких совместно работающих моторных и немоторных вагонов.

3.2.19 **головная секция:** Моторвагонная секция с одним или несколькими вагонами, один из которых головной.

3.2.20 **головной вагон моторвагонного подвижного состава:** Вагон моторвагонного железнодорожного подвижного состава, оборудованный кабиной машиниста с пультом управления.

Примечание — Головной вагон может быть моторным или немоторным.

3.2.21 **немоторный вагон моторвагонного подвижного состава** (Нрк. *Прицепной вагон*)**:** Вагон моторвагонного железнодорожного подвижного состава, тяговое усилие на кузов которого передается только через сцепное устройство, а тележки не имеют тяговых электродвигателей.

3.2.22 **самоходный специальный подвижной состав:** Специальный железнодорожный подвижной состав, включающий в себя несъемные самоходные подвижные единицы на железнодорожном ходу.

Примечание — К несъемным самоходным подвижным единицам на железнодорожном ходу относят мотовозы, дрезины, специальные автомотрисы, железнодорожно-строительные машины с автономным двигателем и тяговым приводом.

3.2.23 **паровоз:** Автономный локомотив, силовой установкой которого является тепловой двигатель внешнего сгорания, преобразующий энергию нагретого пара в механическую работу.

3.2.24 **газотурбовоз:** Автономный локомотив, первичным двигателем которого является газовая турбина (ротационный двигатель внутреннего сгорания).

3.2.25

газотепловоз: Тяговая железнодорожная подвижная единица с автономной энергетической установкой, в составе которой применен двигатель внутреннего сгорания, использующий частично или полностью газовое топливо.

[ГОСТ 31187—2011, пункт 3.5]

3.2.26 **гибридный локомотив:** Локомотив, имеющий не менее двух источников энергии.

3.2.27 **дизель-электровоз:** Локомотив, двигателями которого являются двигатель внутреннего сгорания и тяговый электродвигатель.

3.2.28 **мотовоз:** Локомотив небольшой мощности, предназначенный для маневровых работ на железнодорожных станциях и подъездных путях предприятий, а также для обслуживания инфраструктуры железнодорожного транспорта.

3.2.29 **электромотриса:** Электропоезд, состоящий из одного моторного вагона с кабинами машиниста с обеих сторон.

3.2.30 **контактно-аккумуляторный электрический подвижной состав:** Электровозы, электропоезда и электросекции, получающие питание как от контактной сети, так и от собственных аккумуляторных батарей.

3.2.31

дизель-электропоезд: Тяговый подвижной состав (комбинированный) с дизельной силовой установкой, электропередачей и токоприемником для питания от контактной сети, комплектом электрооборудования, состоящий из не менее чем двух вагонов, предназначенный для перевозки пассажиров и имеющий в своем составе хотя бы один моторный вагон.

[ГОСТ 31666—2014, пункт 3.1.8]

3.2.32

дизель-поезд: Автономный тяговый подвижной состав с дизельной силовой установкой и передачей мощности (гидравлической или электрической), состоящий из не менее чем двух вагонов, предназначенный для перевозки пассажиров и имеющий в своем составе хотя бы один моторный вагон.

[ГОСТ 31666—2014, пункт 3.1.7]

3.2.33 **рельсовый автобус:** Моторвагонный железнодорожный подвижной состав с одной или несколькими дизельными силовыми установками, состоящий из одного, двух или трех вагонов.

3.2.34 **автомотриса:** Самоходный железнодорожный подвижной состав с двигателем внутреннего сгорания дизельного или карбюраторного типа, состоящий из одного вагона, предназначенный для обеспечения перевозок и обслуживания инфраструктуры железнодорожного транспорта.

3.2.35 **дрезина:** Специальный самоходный железнодорожный подвижной состав, передвигающийся по рельсам механически с использованием ручного привода и служащий для обслуживания инфраструктуры железнодорожного транспорта.

3.2.36 **автодрезина:** Специальный самоходный железнодорожный подвижной состав, передвигающийся по рельсам механически с использованием привода от двигателя внутреннего сгорания и служащий для обслуживания инфраструктуры железнодорожного транспорта.

3.2.37 **самоходный вагон для испытания контактной сети:** Единица специального самоходного железнодорожного подвижного состава, используемая для диагностирования, испытания контактной сети.

3.2.38 **рельсосварочная машина:** Единица специального самоходного железнодорожного подвижного состава, используемая для сварки рельсов.

3.2.39 **локомотив-рельсосмазыватель:** Локомотив, предназначенный для смазывания боковой поверхности рельсов и гребней колесных пар с целью уменьшения шума и износа при движении поезда в кривых участках пути.

3.2.40 **устройство для смазки гребней бандажей:** Устройство, наносящее смазочное средство на гребень с бандажа передней по направлению движения колесной пары тягового подвижного состава для уменьшения износа гребня бандажа.

3.2.41 **гребнесмазыватель:** Устройство для нанесения смазки на гребни движущих колес тягового подвижного состава, уменьшающее сопротивление его движению.

3.2.42 **конструкционная скорость:** Наибольшая скорость движения, заявленная в технической документации на проектирование.

3.2.43 **допускаемая скорость движения:** Максимальная скорость движения железнодорожного подвижного состава в прямых, кривых участках железнодорожного пути и по стрелочным переводам, конструкция и техническое состояние которых соответствует требованиям действующих нормативов.

3.2.44 **скоростной железнодорожный подвижной состав:** Локомотивы, вагоны пассажирские, моторвагонный подвижной состав, предназначенные для обеспечения перевозок со скоростью движения в интервале от 141 до 200 км/ч включительно.

3.2.45 **высокоскоростной железнодорожный подвижной состав:** Моторные и немоторные вагоны, из которых формируется высокоскоростной железнодорожный подвижной состав, предназначенный для перевозки пассажиров и (или) багажа, почтовых отправлений со скоростью более 200 км/ч.

3.2.46 **магнитный подвес:** Бесконтактное подвешивание транспортного средства над путепроводом, осуществляемое в результате взаимодействия между магнитными полями, создаваемыми на ходовой части транспортного средства и в путевой структуре.

3.2.47 **монорельсовый транспорт:** Вид транспорта, в котором пассажирские вагоны или грузовые вагонетки перемещаются по балке — монорельсу, установленному на опорах или эстакаде на некотором расстоянии над землей или под монорельсом.

3.2.48 **продолжительный режим работы электровоза:** Режим работы, при котором нагрузка наибольшим током электрооборудования электровоза в течение неограниченного времени при номинальном напряжении на токоприемнике и вентиляции, соответствующей этому режиму, не вызывает предельно допустимых температур нагрева его электрооборудования.

3.2.49 **расчетный режим движения электропоезда:** Предельный по допустимому нагреву оборудования режим движения с расчетной населенностью, характеризующийся периодическим повторением разгона, поддержания скорости, выбега, торможения и остановки.

3.2.50 **максимальная расчетная загрузка электропоезда:** Загрузка с учетом соответственно максимальной или расчетной населенности.

Примечание — Расчетная масса пассажира для пригородных электропоездов — 70 кг, для электропоездов дальнего сообщения — 100 кг.

3.2.51 **максимальная населенность:** Число пассажиров в вагоне (электропоезде) из расчета размещения сидящих пассажиров на всех пассажирских креслах и стоящих пассажиров в проходах и тамбурах.

Примечание — Для пригородных электропоездов с плотностью 7 чел/м^2. Для электропоездов дальнего сообщения максимальная расчетная населенность вагонов ограничивается числом сидячих мест для размещения пассажиров.

3.2.52 **расчетная населенность:** Число пассажиров в вагоне (электропоезде) из расчета размещения сидящих пассажиров на всех пассажирских креслах и стоящих пассажиров в проходах и тамбурах.

Примечание — Для пригородных поездов плотность стоящих пассажиров принимается 3 чел/м^2 свободной площади вагона. Для электропоездов дальнего сообщения расчетная населенность вагонов определяется числом мест для размещения пассажиров сидя.

3.2.53 **механическая часть тягового подвижного состава:** Часть тягового подвижного состава, предназначенная для размещения элементов электрического, механического, тормозного и пневматического оборудования, реализации тяговых и тормозных усилий и передачи их на железнодорожный нетяговый подвижной состав.

3.2.54 **условия безопасности движения поезда:** Совокупность контролируемых состояний объектов инфраструктуры, подвижного состава, смежных систем и устройств, при которых обеспечивается безопасное движение поезда.

3.2.55

аварийное столкновение: Столкновение железнодорожного подвижного состава с препятствием на пути следования (вследствие нарушения установленных правил движения, внезапных отказов, явлений непреодолимой силы), при котором возможны повреждения железнодорожного подвижного состава и существует угроза жизни и здоровью пассажиров и персонала поезда.

[ГОСТ 32410—2013, пункт 3.1]

3.2.56

аварийная крэш-система: Устройство железнодорожного подвижного состава, направленное на снижение риска травмирования пассажиров и обслуживающего персонала поезда (в случае аварийного столкновения железнодорожного подвижного состава с препятствием) путем уменьшения ускорений единиц железнодорожного подвижного состава при аварийном столкновении за счет поглощения кинетической энергии объектов аварийного столкновения с помощью контролируемой необратимой деформации конструкций, не являющихся элементами несущей конструкции кузова.

[ГОСТ 32410—2013, пункт 3.13]

3.2.57 **пространство выживания:** Пространство кузова вагона с пассажирами и персоналом, сохранившееся после аварийного столкновения и достаточное для их выживания.

3.2.58 **система пассивной безопасности:** Совокупность специальных устройств и технических решений в конструкции железнодорожного подвижного состава для повышения пассивной безопасности (снижения рисков для пассажиров и персонала поезда) в случае аварийного столкновения.

3.2.59 **страховочное устройство:** Элемент, выполняющий несущую функцию только при отказе штатных элементов крепления.

3.2.60 **устройство контроля схода подвижного состава с рельсов:** Устройство, предназначенное для обнаружения схода колесных пар с рельсов или наличия волочащихся деталей.

3.2.61 **экипаж подвижного состава:** Конструктивная часть тяговой железнодорожной единицы, обеспечивающая ее движение (качение) в рельсовой колее; представляет собой повозку с колесными парами, в которой размещается необходимое энергетическое и вспомогательное оборудование.

3.2.62 **кузов локомотива:** Часть конструкции локомотива, служащая для размещения оборудования, ограждающая его от атмосферных воздействий и обеспечивающая необходимые условия для работы локомотивной бригады (кузов локомотива вагонного типа), а также воспринимающая часть нагрузок, возникающих при движении (кузов локомотива несущего типа).

3.2.63 **тележка:** Элемент механической части железнодорожного подвижного состава, служащий в качестве опоры для кузова, опирающийся на рельсовый путь, обеспечивающий реализацию сил тяги и торможения и передачи их на железнодорожный подвижной состав.

3.2.64 **колесная пара:** Сборочная единица, служащая для реализации силы тяги, развиваемой в зоне контакта колесной пары и рельса, для восприятия силы тяжести от массы ходовой тележки и кузова и передачи ее на рельсовый путь, а также для направления движения железнодорожного подвижного состава по железнодорожному пути.

3.2.65 **тормоза подвижного состава:** Комплекс устройств, создающих искусственное сопротивление движению поезда с целью регулирования скорости его движения или остановки.

3.2.66

торможение: Создание искусственного сопротивления движению поезда или отдельных единиц подвижного состава в целях их остановки, уменьшения скорости движения или удержания на месте.

[ГОСТ 32880—2014, пункт 3.20]

3.2.67

тормозная сила: Внешняя сила искусственного сопротивления движению железнодорожного подвижного состава, создаваемая основной тормозной системой и стояночным тормозом.

[ГОСТ 32880—2014, пункт 3.21]

3.2.68 **тормозной путь:** Расстояние, проходимое поездом за время от момента воздействия на приборы и устройства для управления тормозной системы, в том числе срабатывания крана экстренного торможения, до полной остановки.

3.2.69 **служебное торможение:** Торможение ступенями любой величины для плавного снижения скорости или остановки поезда в заранее предусмотренном месте, различаемое на служебное и полное служебное торможение.

3.2.70 **экстренное торможение:** Торможение, применяемое в случаях, требующих немедленной остановки поезда, путем реализации максимальной тормозной силы.

3.2.71 **пневматический тормоз:** Тормоз с пневматическим управлением.

3.2.72 **электропневматический тормоз:** Устройство торможения с электрическим управлением пневматическими тормозами.

3.2.73 **электродинамический тормоз** (Нрк. *электрический тормоз*): Устройство, в котором сила торможения создается при преобразовании кинетической энергии поезда в электрическую энергию путем перевода тяговых электродвигателей в генераторный режим.

Примечание — Различают два вида электродинамического тормоза: рекуперативный и реостатный. При рекуперативном тормозе электрическая энергия передается в контактную сеть. При реостатном тормозе электрическая энергия может переводиться в тепловую в тормозных резисторах, установленных на железнодорожном подвижном составе, а также может направляться для питания вспомогательных силовых цепей, либо в бортовые накопители энергии для возможного повторного ее использования.

3.2.74 **реостатное торможение подвижного состава:** Электрическое торможение тягового железнодорожного подвижного состава, осуществляемое электродинамическим тормозом, при котором высвобождаемая при переводе тяговых электродвигателей в генераторный режим электрическая энергия рассеивается в тормозных резисторах, установленных на тяговом железнодорожном подвижном составе.

3.2.75 **рекуперативное торможение подвижного состава:** Электрическое торможение тягового железнодорожного подвижного состава, осуществляемое электродинамическим тормозом, при котором высвобождаемая при переводе тяговых электродвигателей в генераторный режим электрическая энергия передается в контактную сеть.

3.2.76 **автоматический тормоз:** Устройство, обеспечивающее автоматическую остановку поезда при разъединении или разрыве воздухопроводной магистрали и (или) при срабатывании крана экстренного торможения.

3.2.77 **рельсовый тормоз:** Устройство, которое вызывает замедление движения железнодорожного подвижного состава независимо от контакта между колесом и рельсом, путем электромагнитного взаимодействия рельса и башмака, расположенного на тележке.

Примечание — Различают два вида рельсового тормоза: вихретоковый и магниторельсовый. Вихретоковый тормоз работает без использования сил трения. Магниторельсовый тормоз используется при более низкой скорости движения. Развиваемая им тормозная мощность зависит от скорости и силы прижатия тормозных башмаков к рельсам.

3.2.78 **магниторельсовый тормоз:** Устройство, создающее тормозное усилие путем электромагнитного притяжения тормозного башмака к рельсу.

3.2.79 **фрикционный тормоз:** Устройство, в котором сила торможения создается путем прижатия специальных фрикционных элементов — тормозных колодок или накладок дисковых тормозов к вращающимся поверхностям — колесам или специальным тормозным дискам.

3.2.80

стояночный тормоз (Нрк. *ручной тормоз*): Устройство с ручным или автоматическим приводом, расположенное на единице железнодорожного подвижного состава и предназначенное для ее удержания на стоянке от самопроизвольного ухода, а также для принудительной аварийной остановки при наличии ручного или автоматического привода внутри единицы железнодорожного подвижного состава.

Примечание — Аварийная остановка предпринимается при отказе основной тормозной системы только на отдельно следующих локомотивах, моторвагонном подвижном составе, пассажирских поездах локомотивной тяги и специальном железнодорожном подвижном составе (самоходном).

[ГОСТ 32880—2014, пункт 3.19]

3.2.81

пневматическая система: Комплекс устройств, резервуаров и трубопроводов, обеспечивающих производство, обработку, хранение, транспортирование и распределение сжатого воздуха и использующих его в качестве рабочего тела.

[ГОСТ 32202—2013, пункт 3.1]

3.2.82 **плотность пневматической системы тормозных цилиндров (тормозных блоков и клещевых механизмов дискового тормоза):** Снижение давления в пневматической сети тормозных цилиндров (тормозных блоков и клещевых механизмов дискового тормоза) за одну минуту.

3.2.83

тормозная система: Часть пневматической системы подвижного состава, обеспечивающая функционирование тормозных приборов и устройств.

[ГОСТ 32202—2013, пункт 3.2]

3.2.84

вспомогательное пневматическое оборудование: Часть пневматической системы, обеспечивающая функционирование приборов и устройств, не связанных с производством, обработкой и хранением сжатого воздуха, а также функционированием тормозов.

[ГОСТ 32202—2013, статья 3.3]

3.2.85 **приборы управления тормозами:** Составная часть тормозной системы железнодорожного подвижного состава, предназначенная для управления тормозами непосредственно указанной единицы железнодорожного подвижного состава.

3.2.86 **кран экстренного торможения** (Нрк. *стоп-кран*): Тормозной кран, служащий для выпуска воздуха из тормозной магистрали железнодорожного подвижного состава и приведения в действие автоматических тормозов в случае необходимости экстренной остановки.

3.2.87 **электропневматический клапан:** Прибор для принудительного торможения в системах автоматической локомотивной сигнализации и автоматического регулирования скорости.

3.2.88 **блок очистки и осушки сжатого воздуха:** Устройство, способное снижать влажность и очищать сжимаемый компрессорным агрегатом воздух от загрязняющих веществ, находящихся в твердом, жидком и аэрозольном состояниях.

3.2.89

компрессорный агрегат с электрическим приводом (компрессорный агрегат): Изделие, предназначенное для обеспечения подвижного состава сжатым воздухом и включающее в себя компрессор с электрическим приводом.

Примечание — В состав компрессорного агрегата могут дополнительно входить рама, блок очистки и осушки сжатого воздуха, элементы системы регулирования производительности компрессора и другие узлы.

[ГОСТ 10393—2014, пункт 3.3]

3.2.90 **система пескоподачи:** Устройство для подачи песка в зону контакта колеса с рельсом с целью увеличения коэффициента сцепления между колесом и рельсом путем посыпания рельсов песком.

3.2.91 **юз:** Режим работы колеса (колесной пары), когда оно не вращается, а проскальзывает, либо его вращение происходит против направления движения.

3.2.92 **противоюзная система:** Система, предохраняющая колесные пары от повреждения при торможении из-за скольжения, когда сила сцепления колес с рельсами меньше тормозной силы.

3.2.93 **сила сцепления:** Внешняя по отношению к колесной паре сила, обеспечивающая перемещение экипажа по рельсам при приложении вращающего момента от тягового привода или тормозного момента от механической или электрической системы торможения.

3.2.94 **боксование** (Нрк. *буксование*)**:** Вращение движущих колес локомотива с угловой скоростью, превышающей скорость, соответствующую поступательной скорости локомотива.

3.2.95 **относительное скольжение колесных пар:** Отношение скорости скольжения колесной пары к скорости движения подвижного состава (в процентах), где скорость скольжения колесной пары — разность скорости движения подвижного состава и окружной скорости вращения колесной пары (по кругу катания).

3.2.96 **коэффициент сцепления:** Отношение касательной силы тяги тягового подвижного состава, ограниченной по сцеплению колес с рельсами, к статической нагрузке от колес подвижного состава на рельсы.

3.2.97 **коэффициент тяги подвижного состава:** Отношение реализуемой касательной силы тяги подвижного состава к статической нагрузке от колес на рельсы.

3.2.98 **противобоксовочное устройство:** Автоматическое или приводимое в действие машинистом устройство для предотвращения чрезмерного проскальзывания движущих колесных пар, которое обеспечивает необходимое снижение силы тяги и сигнализирует машинисту о боксовании.

3.2.99 **гидравлический тяговый привод тягового подвижного состава:** Совокупность гидравлических машин, позволяющих передавать энергию от ведущего элемента трансмиссии железнодорожного тягового подвижного состава к ведомому элементу, а от него на колесные пары.

3.2.100

электрическая передача: Комплект оборудования, включая силовую установку, состоящую из двигателя и генератора, токоприемника, преобразователя, комплекта высоковольтного и низковольтного оборудования и тяговых электродвигателей.

[ГОСТ 31666—2014, пункт 3.1.36]

3.2.101

силовая установка: Автономный модуль, включающий в себя двигатель внутреннего сгорания или другой автономный источник энергии и тяговую передачу.

[ГОСТ 31666—2014, пункт 3.1.24]

3.2.102 **тяговая передача тягового подвижного состава:** Составная часть тягового привода, служащая для передачи вращающего момента на ось колесной пары или колесо.

3.2.103 **энергетическая установка тягового подвижного состава:** Первичный двигатель и вспомогательное оборудование автономного локомотива, предназначенные для получения механической энергии и преобразования ее в электрическую для питания тяговых электрических двигателей тягового подвижного состава или вращающие колесные пары при использовании тягового гидравлического привода.

3.2.104 **тяговый генератор:** Генератор, предназначенный дли питания тяговых электродвигателей.

3.2.105 **дизель:** Двигатель внутреннего сгорания с воспламенением от сжатия.

3.2.106 **газопоршневой двигатель:** Двигатель автономного тягового подвижного состава, использующий в качестве топлива природный газ с искровым зажиганием рабочей газово-воздушной смеси в камере сгорания.

3.2.107 **дизель-генератор тягового подвижного состава:** Установка, состоящая из дизеля, сочлененного с тяговым генератором, который вырабатывает электроэнергию, потребляемую тяговым электродвигателем железнодорожного тягового подвижного состава.

3.2.108 **генераторный дизель-агрегат тягового подвижного состава:** Установка, состоящая из дизеля, сочлененного с тяговым генератором, и электрического генератора, используемая в качестве источника электроэнергии.

3.2.109 **электрическое оборудование тягового подвижного состава:** Оборудование железнодорожного тягового подвижного состава, включающее тяговые генераторы, тяговые электродвигатели, коммутационные аппараты управления, устройства защиты, токоприемники, вспомогательные электрические машины, устройства освещения и аккумуляторные батареи, а на электровозах и электропоездах переменного тока и двойного питания также тяговый трансформатор и преобразователи параметров электрической энергии.

3.2.110 **электрический тяговый привод:** Совокупность электрических машин, преобразователей и коммутационной аппаратуры, служащая для создания вращающего момента и передачи его от тягового электродвигателя с помощью тяговой передачи к колесной паре.

3.2.111 **электромеханические характеристики тягового электродвигателя:** Зависимости вращающего момента, скорости частоты вращения, коэффициента полезного действия и коэффициента мощности от тока тягового электродвигателя для разных коэффициентов регулировки возбуждения и ступеней напряжения.

3.2.112 **тяговые характеристики:** Зависимости суммарной силы тяги тягового подвижного состава на ободе движущих колес от скорости движения для всех режимов работы.

3.2.113 **мощность подвижного состава:** Показатель, который характеризует тяговые и скоростные качества подвижного состава, определяется отношением работы, выполняемой подвижным составом, к интервалу времени ее совершения.

3.2.114 **коэффициент мощности электрического подвижного состава:** Безразмерная величина, характеризующая отношение потребляемой электрическим подвижным составом из тяговой сети переменного тока активной мощности к кажущейся, равной произведению действующих значений напряжения и силы тока.

3.2.115 **коэффициент полезного действия подвижного состава:** Отношение полезной работы, выполняемой ведущими колесами подвижного состава, к количеству теплоты, затраченной на ее получение у автономных локомотивов, имеющих самостоятельную силовую установку, или энергии, полученной из контактной сети.

3.2.116 **токосъем:** Процесс передачи электрической энергии от контактного провода к электрооборудованию движущегося или неподвижного электрического подвижного состава через токоприемник, обеспечивающий скользящий электрический контакт.

3.2.117 **токоприемник:** Устройство, предназначенное для передачи электроэнергии от контактной сети на железнодорожный электроподвижной состав и от железнодорожного электроподвижного состава в контактную сеть при рекуперативном торможении.

3.2.118

поперечная жесткость токоприемника: Отношение силы, приложенной к верхнему шарниру верхних подвижных рам в поперечном направлении, к горизонтальному смещению шарнира в направлении действия силы.

[ГОСТ 32204—2013, пункт 3.10]

3.2.119

продольная жесткость токоприемника: Отношение силы, приложенной одновременно к верхним шарнирам верхних подвижных рам в продольном направлении поочередно в обе стороны, к горизонтальному смещению шарнира в направлении действия силы.

[ГОСТ 32204—2013, пункт 3.12]

3.2.120

тяговый трансформатор подвижного состава: Трансформатор, предназначенный для установки и работы на железнодорожном подвижном составе, непосредственно подключенный к контактной сети и являющийся первичным источником питания его систем.

[ГОСТ 33324—2015, пункт 3.1]

3.2.121

преобразователь полупроводниковый: Устройство, преобразующее параметры получаемой от источника электрической энергии к виду, необходимому для питания тяговых электродвигателей.

Примечание — Преобразователь может получать питание от источника постоянного или переменного тока (контактная сеть, генератор) непосредственно или через трансформатор и преобразовывать поданное на него напряжение в постоянное (выпрямленное) или многофазное переменной частоты с изменением его значения. Он может работать или только в режиме тяги (передается энергия тяговому электродвигателю), или тяги и электрического торможения (передача энергии от тягового электродвигателя в сеть — рекуперация, если на резистор — реостатное торможение), а также преобразовывать:

- постоянный пульсирующий ток коллекторных тяговых электродвигателей или многофазный ток асинхронных или синхронных тяговых электродвигателей — в однофазный переменный ток с заданной частотой в режиме рекуперативного торможения;
- многофазный ток асинхронных или синхронных тяговых электродвигателей — в постоянный ток в режиме реостатного или рекуперативного торможения.

[ГОСТ 2582—2013, пункт 3.14]

3.2.122

тяговая электрическая машина: Электрическая машина (тяговый и вспомогательный двигатель или любой генератор постоянного, пульсирующего и переменного тока), расположенная на транспортном средстве и используемая для обеспечения его работы.

[ГОСТ 2582—2013, пункт 3.17]

3.2.123 **коллекторный тяговый электродвигатель:** Коллекторная электрическая машина тягового исполнения, используемая для привода колесных пар подвижного состава.

3.2.124 **бесколлекторный тяговый электродвигатель:** Электродвигатель для привода колесных пар электрического подвижного состава и тепловозов, конструктивно выполненный в виде многофазной (обычно трехфазной) электрической машины переменного тока (синхронной или асинхронной).

3.2.125 **опорно-осевая подвеска тягового электродвигателя:** Подвеска, при которой тяговый двигатель опирается с одной стороны на ось колесной пары, а с другой — на раму тележки.

3.2.126 **рамная подвеска тягового электродвигателя:** Подвеска, при которой тяговый двигатель установлен на раме тележки.

3.2.127 **устройство защиты электрических цепей:** Устройство, предотвращающее повреждение электрической цепи [оборудования] железнодорожного подвижного состава при возникновении аварийных ситуаций.

3.2.128 **главный выключатель:** Выключатель, предназначенный для защиты тяговых силовых цепей переменного тока при коротких замыканиях и перегрузках, а также для оперативных отключений.

3.2.129 **быстродействующий выключатель:** Коммутационный аппарат, применяющийся на электрическом подвижном составе для защиты электрических цепей постоянного тока при коротких замыканиях и перегрузках, а также для оперативных отключений.

3.2.130 **главный групповой переключатель:** Групповой переключатель, предназначенный для коммутации цепи тяговых электродвигателей.

3.2.131 **коммутационные аппараты подвижного состава:** Устройства, предназначенные для выполнения переключений в электрических цепях железнодорожного подвижного состава.

3.2.132 **линейный контактор:** Контактор для подключения к источнику питания и отключения от него цепи тяговых двигателей.

3.2.133 **высоковольтная камера:** Помещение, в котором расположено высоковольтное оборудование подвижного состава и доступ в которое возможен лишь тогда, когда оборудование не находится под напряжением.

3.2.134 **управление тяговым подвижным составом:** Передача задающих величин на устройства тягового подвижного состава для регулирования мощности или скорости движения и управления вспомогательным оборудованием.

3.2.135 **аппараты управления подвижного состава:** Комплекс устройств, предназначенных для регулирования параметров систем железнодорожного тягового подвижного состава.

3.2.136 **кабина машиниста** (Нрк. *кабина управления*): Отделенная перегородками часть кузова железнодорожного подвижного состава, в которой расположены рабочие места локомотивной бригады, приборы и устройства для управления локомотивом, моторвагонным подвижным составом, специальным железнодорожным подвижным составом.

3.2.137 **пульт управления машиниста подвижного состава:** Комплекс устройств для управления железнодорожным тяговым подвижным составом.

3.2.138 **контроллер машиниста:** Электрический аппарат, служащий на электрическом тяговом подвижном составе для управления работой тяговых электродвигателей в тяговом и тормозном режимах, на тепловозах — для изменения мощности дизеля; с помощью контроллера машиниста изменяют направление движения подвижного состава.

3.2.139 **вспомогательные электрические машины тягового подвижного состава:** Электрические машины, обеспечивающие работу тяговых электродвигателей, электрической и пневматической аппаратуры, систем управления и торможения.

3.2.140 **функциональная безопасность электрических систем железнодорожного тягового подвижного состава:** Часть общей безопасности, которая относится к оборудованию подвижного состава и системам его управления и зависит от правильности функционирования систем, связанных с безопасностью.

3.2.141 **программное обеспечение электронных систем подвижного состава:** Продукт интеллектуальной деятельности, включающий программы, процедуры, данные, правила и информацию, имеющую отношение к работе системы обработки данных.

3.2.142 **кибербезопасность:** Устойчивое и безопасное состояние микропроцессорной системы управления подвижным составом, позволяющее выполнять предусмотренные задачи в условиях деструктивных воздействий с использованием инфраструктуры или элементов среды информационного взаимодействия и обмена данными, реализуемой в компьютерных сетях и сетях связи, направленных на нарушение функционирования системы управления или причинение ущерба объектам, находящимся под ее контролем и управлением.

3.2.143 **внутрипоездная связь:** Система железнодорожной электросвязи, предназначенная для организации связи поездного персонала между собой и с пассажирами, а также оповещения пассажиров в пределах поезда.

3.2.144 **автоматическая локомотивная сигнализация:** Комплекс устройств для передачи в кабину машиниста сигналов путевых светофоров, к которым приближается железнодорожный подвижной состав.

3.2.145 **устройство контроля бдительности машиниста:** Устройство контроля состояния бодрствования и адекватной реакции машиниста на подачу сигнала проверки бдительности при ведении поезда.

3.2.146 **автоведение:** Устройство, предназначенное для повышения точности выполнения графика движения поездов и использования пропускной способности железнодорожных линий и участков, снижения расхода электроэнергии (топлива) на тягу поездов, увеличения производительности труда локомотивных бригад, облегчения работы машиниста.

3.3 Железнодорожный нетяговый подвижной состав

3.3.1 **нетяговый железнодорожный подвижной состав:** Железнодорожный подвижной состав, не обладающий тяговыми свойствами.

3.3.2 **несамоходный специальный подвижной состав:** Специальный железнодорожный подвижной состав, включающий в себя несамоходные подвижные единицы на железнодорожном ходу.

Примечание — К несамоходным подвижным единицам на железнодорожном ходу относят железнодорожно-строительные машины без тягового привода, прицепы и специальный железнодорожный подвижной состав, включаемый в хозяйственные поезда и предназначенный для производства работ по содержанию, обслуживанию и ремонту сооружений и устройств железных дорог.

3.3.3 **железнодорожный вагон:** Единица железнодорожного нетягового подвижного состава, имеющая полезный объем для размещения груза и пассажиров и оборудованная всеми необходимыми устройствами для включения в состав поезда.

3.3.4 **грузоподъемность железнодорожного вагона:** Наибольшая суммарная масса груза и/или пассажиров, допустимая к перевозке в данном типе железнодорожного вагона, исходя из его конструктивных особенностей, предусмотренных конструкторской документацией.

3.3.5 **тара железнодорожного вагона:** Собственная масса железнодорожного вагона в порожнем состоянии.

3.3.6 **пассажирские вагоны:** Вагоны, предназначенные для перевозки пассажиров и/или багажа, почтовых отправлений, такие, как почтовые, багажные, вагоны-рестораны, служебно-технические, служебные, клубы, санитарные, испытательные и измерительные лаборатории, специальные вагоны пассажирского типа.

3.3.7 **двухэтажный пассажирский вагон:** Пассажирский вагон, в котором для увеличения пассажировместимости имеются два салона для пассажиров — один над другим.

3.3.8 **салон пассажирского вагона:** Огороженная перегородками часть пассажирского вагона, предназначенная для размещения пассажиров, оборудованная системами обеспечения микроклимата и жизнедеятельности.

3.3.9 **тамбур пассажирского вагона:** Часть вагона, огороженная перегородками, отделяющая вход в вагон от салона, кабины машиниста, багажного отсека или служебных помещений.

3.3.10 **класс обслуживания:** Осуществление железнодорожной перевозки пассажиров в определенном типе вагона и предоставление им определенного набора услуг (платных и бесплатных), направленных на удовлетворение соответствующих потребностей.

3.3.11 **маломобильные группы населения:** Люди, испытывающие затруднения при самостоятельном передвижении, получении услуги, необходимой информации или при ориентировании в пространстве, с временным нарушением здоровья, беременные женщины, люди старших возрастов, с детскими колясками.

3.3.12 **грузовые вагоны:** Вагоны, предназначенные для перевозки грузов, такие, как крытые вагоны, полувагоны, платформы, вагоны-цистерны, вагоны бункерного типа, изотермические вагоны, зерновозы, транспортеры, контейнеровозы, специальные вагоны грузового типа.

3.3.13 **вагон сочлененного типа:** Вагон, состоящий из не менее двух полурам, объединенных общими узлами для установки на тележку.

3.3.14 **крытый вагон:** Грузовой вагон с крытым кузовом с распашными или сдвижными дверями и/или люками, предназначенный для перевозки штучных, тарно-штучных, пакетированных и насыпных грузов, техники, требующих защиты от атмосферных осадков и несанкционированного доступа к грузу.

3.3.15 **полувагон:** Грузовой вагон с кузовом без крыши, предназначенный для перевозки грузов, не требующих защиты от атмосферных осадков.

3.3.16 **вагон-транспортер:** Грузовой вагон, предназначенный для перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов.

3.3.17 **изотермический вагон:** Крытый вагон с термоизоляцией, предназначенный для перевозки грузов, требующих поддержания в определенном диапазоне температуры груза в течение ограниченного интервала времени его доставки.

3.3.18 **рефрижераторный вагон:** Изотермический вагон, предназначенный для перевозки скоропортящихся грузов и имеющий принудительную систему для поддержания требуемой температуры в течение заданного промежутка времени.

3.3.19 **вагон-цистерна:** Грузовой вагон с кузовом в виде резервуара цилиндрической формы, имеющего загрузочные люки, сливно-наливную, контрольную и запорную арматуру, предназначенный для перевозки жидких грузов, сжиженных газов, сыпучих пылевидных грузов.

3.3.20 **платформа:** Грузовой вагон, кузов которого состоит из рамы, имеющей оборудование для перевозки длинномерных, штучных и сыпучих грузов, контейнеров и техники, не требующих защиты от атмосферных осадков.

3.3.21 **платформа для комбинированных перевозок:** Платформа, предназначенная для перевозки контейнеров, автопоездов, автоприцепов, полуприцепов и съемных автомобильных кузовов.

3.3.22 **контрейлерная платформа:** Платформа, предназначенная для перевозки автопоездов, автоприцепов, полуприцепов и съемных автомобильных кузовов.

3.3.23 **вагон-хоппер открытого типа:** Грузовой вагон с кузовом без крыши, имеющий в нижней части кузова бункеры с люками и систему привода для выгрузки груза, предназначенный для перевозки сыпучих и гранулированных грузов.

3.3.24 **вагон-хоппер закрытого типа:** Грузовой вагон с крышей, имеющий в нижней части кузова бункеры с люками и систему привода для выгрузки груза, предназначенный для перевозки сыпучих и гранулированных грузов.

3.3.25 **хоппер-дозатор:** Грузовой вагон с дозирующим механизмом, предназначенный для проведения ремонта, реконструкции и строительства железнодорожного пути.

3.3.26 **вагон-дефектоскоп** (Нрк. *путеизмеритель*)**:** Вагон, предназначенный для сплошного контроля головок рельсов участка пути и выявления в них наружных и скрытых дефектов при движении в составе поезда.

3.3.27 **вагон-рельсосмазыватель:** Вагон, предназначенный для смазывания боковой поверхности рельсов и гребней колесных пар с целью уменьшения шума и износа при движении поезда в кривых участках пути.

3.3.28 **вагон-самосвал** (Нрк. *думпкар*): Грузовой вагон с устройством для механизированной разгрузки сыпучих и кусковых грузов.

3.3.29 **вагон бункерного типа:** Грузовой вагон с бункерами для выгрузки сыпучих и гранулированных грузов.

3.3.30 **рама вагона:** Составная несущая металлоконструкция кузова вагона, на которой размещаются автосцепное устройство, часть тормозного оборудования, пятники, которыми вагон опирается на подпятники тележек.

3.3.31 **кузов вагона:** Несущая металлоконструкция, предназначенная для размещения перевозимого груза, пассажиров, багажа, систем жизнеобеспечения и специального оборудования.

3.3.32 **колесный блок:** Сборочная единица, состоящая из двух независимых колесных узлов, прикрепленных к раме колесного блока с возможностью движения по колее постоянной ширины или со сменой ширины колеи.

3.3.33 **энергетическая установка нетягового подвижного состава:** Дизельный двигатель, генератор переменного или постоянного тока, электромашинный агрегат и аккумуляторная батарея, обеспечивающие автономно и от внешних источников электроэнергией нетяговый подвижной состав во время движения по железнодорожному пути и на стоянках.

3.3.34 **пульт управления электрическим оборудованием нетягового подвижного состава:** Комплекс электрических и механических устройств, обеспечивающих включение или выключение, контроль функционирования и защиту электрического оборудования нетягового подвижного состава.

Алфавитный указатель терминов на русском языке

автобус рельсовый	3.2.33
автоведение	3.2.146
автодрезина	3.2.36
автомотриса	3.2.34
агрегат с электрическим приводом компрессорный (агрегат компрессорный)	3.2.89
аппараты подвижного состава коммутационные	3.2.131
аппараты управления подвижного состава	3.2.135
база тележки	3.1.22
безопасность железнодорожного подвижного состава	3.1.45
безопасность функциональная электрических систем железнодорожного тягового подвижного состава	3.2.140
безотказность	3.1.50
блок колесный	3.3.32
блок очистки и осушки сжатого воздуха	3.2.88
боксование	3.2.94
буксование	3.2.94
вагон бункерного типа	3.3.29
вагон для испытания контактной сети самоходный	3.2.37
вагон железнодорожный	3.3.3
вагон изотермический	3.3.17
вагон крытый	3.3.14
вагон моторвагонного подвижного состава головной	3.2.20
вагон моторвагонного подвижного состава моторный	3.2.17
вагон моторвагонного подвижного состава немоторный	3.2.21
вагон пассажирский двухэтажный	3.3.7
вагон прицепной	3.2.21
вагон рефрижераторный	3.3.18
вагон сочлененного типа	3.3.13
вагоны грузовые	3.3.12
вагоны пассажирские	3.3.6
вагон-дефектоскоп	3.3.26
вагон-рельсосмазыватель	3.3.27
вагон-самосвал	3.3.28
вагон-транспортер	3.3.16

вагон-хоппер закрытого типа 3.3.24
вагон-хоппер открытого типа 3.3.23
вагон-цистерна 3.3.19
ввод в эксплуатацию железнодорожного подвижного состава 3.1.36
верификация железнодорожного подвижного состава по результатам эксплуатации 3.1.17
выключатель быстродействующий 3.2.129
выключатель главный 3.2.128
выпуск в обращение 3.1.13
габарит железнодорожного подвижного состава 3.1.20
габарит приближения строений 3.1.21
газотепловоз 3.2.25
газотурбовоз 3.2.24
генератор тяговый 3.2.104
гребнесмазыватель 3.2.41
грузоподъемность железнодорожного вагона 3.3.4
группы населения маломобильные 3.3.11
двигатель газопоршневой 3.2.106
дизель 3.2.105
дизель-агрегат тягового подвижного состава генераторный 3.2.108
дизель-генератор тягового подвижного состава 3.2.107
дизель-поезд 3.2.32
дизель-электровоз 3.2.27
дизель-электропоезд 3.2.31
доказательство безопасности 3.1.47
документация эксплуатационная 3.1.55
долговечность железнодорожного подвижного состава 3.1.52
дрезина 3.2.35
думпкар 3.3.28
единица железнодорожного подвижного состава 3.1.3
единица железнодорожного подвижного состава съемная 3.1.5
жесткость токоприемника поперечная 3.2.118
жесткость токоприемника продольная 3.2.119
жизненный цикл железнодорожного подвижного состава 3.1.43
загрузка расчетная максимальная электропоезда 3.2.50
заказчик железнодорожного подвижного состава 3.1.7
идентификация продукции 3.1.16
изготовитель железнодорожного подвижного состава 3.1.11
кабина машиниста 3.2.136
кабина управления 3.2.136
камера высоковольтная 3.2.133
кибербезопасность 3.2.142
клапан электропневматический 3.2.87
класс обслуживания 3.3.10
комфортабельность пассажиров и персонала 3.1.49
контактор линейный 3.2.132

контроллер машиниста	3.2.138
контроль инспекционный	3.1.15
коэффициент готовности железнодорожного подвижного состава	3.1.28
коэффициент мощности электрического подвижного состава	3.2.114
коэффициент полезного действия подвижного состава	3.2.115
коэффициент сцепления	3.2.96
коэффициент тяги подвижного состава	3.2.97
кран экстренного торможения	3.2.86
крэш-система аварийная	3.2.56
кузов вагона	3.3.31
кузов локомотива	3.2.62
локомотив	3.2.4
локомотив гибридный	3.2.26
локомотив-рельсосмазыватель	3.2.39
машина рельсосварочная	3.2.38
машина тяговая электрическая	3.2.122
машины тягового подвижного состава электрические вспомогательные	3.2.139
модернизация железнодорожного подвижного состава	3.1.33
модернизация железнодорожного подвижного состава с продлением срока службы	3.1.34
мотовоз	3.2.28
мощность подвижного состава	3.2.113
надежность железнодорожного подвижного состава	3.1.51
наработка между отказами железнодорожного подвижного состава	3.1.53
населенность максимальная	3.2.51
населенность расчетная	3.2.52
обеспечение электронных систем подвижного состава программное	3.2.141
оборудование пневматическое вспомогательное	3.2.84
оборудование тягового подвижного состава электрическое	3.2.109
обоснование безопасности	3.1.46
обслуживание техническое	3.1.38
пара колесная	3.2.64
парк железнодорожного подвижного состава	3.1.6
паровоз	3.2.23
передача тягового подвижного состава тяговая	3.2.102
передача электрическая	3.2.100
переключатель групповой главный	3.2.130
переходник сцепки (адаптер)	3.1.26
платформа	3.3.20
платформа для комбинированных перевозок	3.3.21
платформа контрейлерная	3.3.22
плотность пневматической системы тормозных цилиндров (тормозных блоков и клещевых механизмов дискового тормоза)	3.2.82
подвес магнитный	3.2.46
подвеска тягового электродвигателя опорно-осевая	3.2.125
подвеска тягового электродвигателя рамная	3.2.126
поезд	3.2.8

полувагон	3.3.15
правила технической эксплуатации	3.1.41
преобразователь полупроводниковый	3.2.121
приборы управления тормозами	3.2.85
привод тягового подвижного состава тяговый гидравлический	3.2.99
привод тяговый электрический	3.2.110
пробег железнодорожного подвижного состава контрольный	3.1.58
продукция инновационная	3.1.14
продукция сертифицированная	3.1.18
производство железнодорожного подвижного состава	3.1.9
пространство выживания	3.2.57
пульт управления машиниста подвижного состава	3.2.137
пульт управления электрическим оборудованием нетягового подвижного состава	3.3.34
путеизмеритель	3.3.26
путь тормозной	3.2.68
разработка железнодорожного подвижного состава нового	3.1.10
разработчик железнодорожного подвижного состава	3.1.8
рама вагона	3.3.30
расход топлива удельный	3.2.14
расход электрической энергии удельный	3.2.12
расчеты тяговые	3.2.3
режим движения электропоезда расчетный	3.2.49
режим работы электровоза продолжительный	3.2.48
ремонт железнодорожного подвижного состава гарантийный	3.1.12
ремонтопригодность	3.1.42
ресурс железнодорожного подвижного состава назначенный	3.1.30
руководство по эксплуатации	3.1.40
салон пассажирского вагона	3.3.8
связь внутрипоездная	3.2.143
секция головная	3.2.19
секция локомотива	3.2.5
секция моторвагонного подвижного состава	3.2.18
сигнализация автоматическая локомотивная	3.2.144
сила сцепления	3.2.93
сила тормозная	3.2.67
система многих единиц	3.2.6
система пассивной безопасности	3.2.58
система пескоподачи	3.2.90
система пневматическая	3.2.81
система противоюзная	3.2.92
система технического диагностирования железнодорожного подвижного состава	3.1.39
система тормозная	3.2.83
скольжение колесных пар относительное	3.2.95
скорость движения допускаемая	3.2.43
скорость конструкционная	3.2.42

совместимость техническая	3.1.19
состав подвижной железнодорожный	3.1.1
состав подвижной железнодорожный высокоскоростной	3.2.45
состав подвижной железнодорожный нетяговый	3.3.1
состав подвижной железнодорожный скоростной	3.2.44
состав подвижной железнодорожный специальный	3.1.2
состав подвижной железнодорожный тяговый	3.2.1
состав подвижной моторвагонный	3.2.15
состав подвижной специальный несамоходный	3.3.2
состав подвижной специальный самоходный	3.2.22
состав подвижной тяговый двух- и многосистемный	3.2.10
состав подвижной тяговый односистемный	3.2.9
состав подвижной электрический	3.2.7
состав подвижной электрический контактно-аккумуляторный	3.2.30
составная часть железнодорожного подвижного состава	3.1.4
состояние железнодорожного подвижного состава опасное	3.1.48
состояние железнодорожного подвижного состава предельное	3.1.32
срок службы железнодорожного подвижного состава	3.1.29
срок службы железнодорожного подвижного состава назначенный	3.1.31
срок хранения назначенный	3.1.35
стоимость жизненного цикла железнодорожного подвижного состава	3.1.44
столкновение аварийное	3.2.55
стоп-кран	3.2.86
тамбур пассажирского вагона	3.3.9
тара железнодорожного вагона	3.3.5
тележка	3.2.63
тепловоз	3.2.13
токоприемник	3.2.117
токосъем	3.2.116
торможение	3.2.66
торможение железнодорожного подвижного состава	3.1.27
торможение подвижного состава рекуперативное	3.2.75
торможение подвижного состава реостатное	3.2.74
торможение служебное	3.2.69
торможение экстренное	3.2.70
тормоз автоматический	3.2.76
тормоз магниторельсовый	3.2.78
тормоз пневматический	3.2.71
тормоз рельсовый	3.2.77
тормоз ручной	3.2.80
тормоз стояночный	3.2.80
тормоз фрикционный	3.2.79
тормоз электрический	3.2.73
тормоз электродинамический	3.2.73
тормоз электропневматический	3.2.72

тормоза подвижного состава	3.2.65
транспорт монорельсовый	3.2.47
трансформатор подвижного состава тяговый	3.2.120
тяга кратная	3.2.6
тяга поездов	3.2.2
управление тяговым подвижным составом	3.2.134
условия безопасности движения поезда	3.2.54
установка нетягового подвижного состава энергетическая	3.3.33
установка силовая	3.2.101
установка тягового подвижного состава энергетическая	3.2.103
устройство автосцепное	3.1.25
устройство для смазки гребней бандажей	3.2.40
устройство защиты электрических цепей	3.2.127
устройство контроля бдительности машиниста	3.2.145
устройство контроля схода подвижного состава с рельсов	3.2.60
устройство противобоксовочное	3.2.98
устройство страховочное	3.2.59
устройство сцепное	3.1.23
устройство ударно-тяговое	3.1.24
формуляр	3.1.54
характеристики тягового электродвигателя электромеханические	3.2.111
характеристики тяговые	3.2.112
хоппер-дозатор	3.3.25
часть тягового подвижного состава механическая	3.2.53
экипаж подвижного состава	3.2.61
эксплуатация железнодорожного подвижного состава	3.1.37
эксплуатация железнодорожного подвижного состава опытная	3.1.57
эксплуатация подконтрольная	3.1.56
электродвигатель тяговый бесколлекторный	3.2.124
электродвигатель тяговый коллекторный	3.2.123
электровоз	3.2.11
электромотриса	3.2.29
электропоезд	3.2.16
юз	3.2.91

УДК 656.254.1:006.354

МКС 45.060
01.040.45

Ключевые слова: железнодорожный подвижной состав, тяговый подвижной состав, нетяговый подвижной состав, основные понятия, термины, определения

Редактор *Ю.А. Расторгуева*
Технический редактор *И.Е. Черепкова*
Корректор *М.В. Бучная*
Компьютерная верстка *А.Н. Золотаревой*

Сдано в набор 03.11.2019. Подписано в печать 25.11.2019. Формат 60×84 1/8. Гарнитура Ариал.
Усл. печ. л. 3,72. Уч.-изд. л. 3,36.
Подготовлено на основе электронной версии, предоставленной разработчиком стандарта

Создано в единичном исполнениивo во ФГУП «СТАНДАРТИНФОРМ» для комплектования Федерального информационного фонда стандартов, 117418 Москва, Нахимовский пр-т, д.31, к. 2.
gost.e-ecolog.ru gost.e-ecolog.ru

Поправка к ГОСТ 34056—2017 Транспорт железнодорожный. Состав подвижной. Термины и определения

В каком месте	Напечатано	Должно быть		
Предисловие. Таблица согласования	—	Казахстан	KZ	Госстандарт Республики Казахстан

(ИУС № 5 2025 г.)

gost.e-ecolog.ru