

INTERNATIONAL STANDARD

ISO
2710-1

NORME INTERNATIONALE

First edition
Première édition
Первое издание
2000-09-01

МЕЖДУНАРОДНЫЙ СТАНДАРТ

Reciprocating internal combustion engines — Vocabulary —

Part 1: Terms for engine design and operation

Moteurs alternatifs à combustion interne — Vocabulaire —

Partie 1: Termes relatifs à la conception et au
fonctionnement du moteur

Поршневые двигатели внутреннего сгорания — Словарь —

Часть 1: Термины конструктивного и
эксплуатационного характера



Reference number
Numéro de référence
Номер ссылки
ISO 2710-1:2000(E/F/R)

© ISO 2000

PDF disclaimer

This PDF file may contain embedded typefaces. In accordance with Adobe's licensing policy, this file may be printed or viewed but shall not be edited unless the typefaces which are embedded are licensed to and installed on the computer performing the editing. In downloading this file, parties accept therein the responsibility of not infringing Adobe's licensing policy. The ISO Central Secretariat accepts no liability in this area.

Adobe is a trademark of Adobe Systems Incorporated.

Details of the software products used to create this PDF file can be found in the General Info relative to the file; the PDF-creation parameters were optimized for printing. Every care has been taken to ensure that the file is suitable for use by ISO member bodies. In the unlikely event that a problem relating to it is found, please inform the Central Secretariat at the address given below.

PDF – Exonération de responsabilité

Le présent fichier PDF peut contenir des polices de caractères intégrées. Conformément aux conditions de licence d'Adobe, ce fichier peut être imprimé ou visualisé, mais ne doit pas être modifié à moins que l'ordinateur employé à cet effet ne bénéficie d'une licence autorisant l'utilisation de ces polices et que celles-ci y soient installées. Lors du téléchargement de ce fichier, les parties concernées acceptent de fait la responsabilité de ne pas enfreindre les conditions de licence d'Adobe. Le Secrétariat central de l'ISO décline toute responsabilité en la matière.

Adobe est une marque déposée d'Adobe Systems Incorporated.

Les détails relatifs aux produits logiciels utilisés pour la création du présent fichier PDF sont disponibles dans la rubrique General Info du fichier; les paramètres de création PDF ont été optimisés pour l'impression. Toutes les mesures ont été prises pour garantir l'exploitation de ce fichier par les comités membres de l'ISO. Dans le cas peu probable où surviendrait un problème d'utilisation, veuillez en informer le Secrétariat central à l'adresse donnée ci-dessous.

PDF – Освобождение от обязанности

Настоящий файл PDF может содержать интегрированные шрифты. В соответствии с лицензионными условиями фирмы Adobe, этот файл может быть отпечатан или визуализирован, однако он не должен быть изменен, за исключением случаев, когда применяемый для этой цели компьютер имеет право на использование этих шрифтов и если эти последние установлены. Загрузением настоящего файла заинтересованные стороны соглашаются принять на себя ответственность за соблюдение лицензионных условий фирмы Adobe. Центральный секретариат ИСО не несет никакой ответственности в этом отношении.

Adobe является торговым знаком фирмы Adobe Systems Incorporated.

Детали, относящиеся к программному обеспечению и использованные для создания настоящего файла PDF, могут быть проконсультированы в рубрике General Info файла; параметры для создания PDF были оптимизированы для печати. Были приняты все необходимые меры, чтобы гарантировать пользование настоящим файлом всеми членами ИСО. В редких случаях, когда могли бы возникнуть проблемы использования, просьба информировать Центральный секретариат по адресу, приведенному ниже.

© ISO 2000

All rights reserved. Unless otherwise specified, no part of this publication may be reproduced or utilized in any form or by any means, electronic or mechanical, including photocopying and microfilm, without permission in writing from either ISO at the address below or ISO's member body in the country of the requester. / Droits de reproduction réservés. Sauf prescription différente, aucune partie de cette publication ne peut être reproduite ni utilisée sous quelque forme que ce soit et par aucun procédé, électronique ou mécanique, y compris la photocopie et les microfilms, sans l'accord écrit de l'ISO à l'adresse ci-après ou du comité membre de l'ISO dans le pays du demandeur. / Все права сохранены. Если не указано иным образом, никакая часть настоящей публикации не может быть копирована или использована в какой-либо форме или каким-либо электронным или механическим способом, включая фотокопии и микрофильмы, без предварительного письменного согласия ИСО, которое должно быть получено после запроса о разрешении, направленного по адресу, приведенному ниже или в комитет-член ИСО в стране заинтересованного.

ISO copyright office
Case postale 56 • CH-1211 Geneva 20
Tel. + 41 22 749 01 11
Fax + 41 22 749 09 47
E-mail copyright@iso.ch
Web www.iso.ch

Printed in Switzerland/Imprimé en Suisse/ Отпечатано в Швейцарии

Contents

	Page
1 Scope	1
2 Main definition.....	2
3 Definitions for reciprocating internal combustion engines classified by ignition method.....	2
4 Reciprocating internal combustion engines classified by fuel type.....	3
5 Reciprocating internal combustion engines classified by cooling method.....	5
6 Fuel supply	5
7 Working cycle.....	7
8 Gas exchange.....	8
9 Combustion chamber.....	15
10 Engine data	16
11 Engine speed.....	20
12 Torque.....	21
13 Power.....	22
14 Consumption.....	24
15 Pressures	25
16 Temperatures.....	26
17 Design arrangement.....	27
18 Cylinder arrangement	28
19 Free-piston engines	32
Alphabetical indexes	
English	33
French	35
Russian	37

Sommaire

	Page
1 Domaine d'application	1
2 Définition principale	2
3 Moteurs alternatifs à combustion interne, classés par méthode d'allumage.....	2
4 Moteurs alternatifs à combustion interne, classés par genre de carburant.....	3
5 Moteurs alternatifs à combustion interne, classés par mode de refroidissement	5
6 Alimentation en combustible	5
7 Cycle de travail.....	7
8 Mouvement des gaz	8
9 Chambre de combustion.....	15
10 Caractéristiques des moteurs.....	16
11 Vitesse du moteur	20
12 Couple	21
13 Puissance.....	22
14 Consommation.....	24
15 Pressions	25
16 Températures.....	26
17 Dispositions d'ensemble.....	27
18 Dispositions des cylindres	28
19 Moteurs à pistons libres	32
Index alphabétiques	
Anglais	33
Français.....	35
Russe.....	37

Содержание

	Стр.
1 Область применения.....	1
2 Главное определение.....	2
3 Поршневые двигатели внутреннего сгорания, классифицируемые по способу воспламенения	2
4 Поршневые двигатели внутреннего сгорания, классифицируемые по виду топлива	3
5 Поршневые двигатели внутреннего сгорания, классифицируемые по способу охлаждения	5
6 Подача топлива.....	5
7 Рабочий цикл	7
8 Газообмен.....	8
9 Камера сгорания	15
10 Параметры двигателя	16
11 Скорость двигателя	20
12 Крутящий момент.....	21
13 Мощность	22
14 Расход.....	24
15 Давления	25
16 Температуры	26
17 Конструктивное исполнение	27
18 Расположение цилиндров	28
19 Свободно-поршневые двигатели	32
Указатели алфавитные	
Английский	33
Французский	35
Русский	37

Foreword

ISO (the International Organization for Standardization) is a worldwide federation of national standards bodies (ISO member bodies). The work of preparing International Standards is normally carried out through ISO technical committees. Each member body interested in a subject for which a technical committee has been established has the right to be represented on that committee. International organizations, governmental and non-governmental, in liaison with ISO, also take part in the work. ISO collaborates closely with the International Electrotechnical Commission (IEC) on all matters of electrotechnical standardization.

International Standards are drafted in accordance with the rules given in the ISO/IEC Directives, Part 3.

Draft International Standards adopted by the technical committees are circulated to the member bodies for voting. Publication as an International Standard requires approval by at least 75 % of the member bodies casting a vote.

International Standard ISO 2710-1 was prepared by Technical Committee ISO/TC 70, *Internal combustion engines*.

This first edition, together with ISO 2710-2, cancels and replaces ISO 2710:1978.

ISO 2710 consists of the following parts, under the general title *Reciprocating internal combustion engines — Vocabulary*:

- *Part 1: Terms for engine design and operation*
- *Part 2: Terms for engine maintenance*

Avant-propos

L'ISO (Organisation internationale de normalisation) est une fédération mondiale d'organismes nationaux de normalisation (comités membres de l'ISO). L'élaboration des Normes internationales est en général confiée aux comités techniques de l'ISO. Chaque comité membre intéressé par une étude a le droit de faire partie du comité technique créé à cet effet. Les organisations internationales, gouvernementales et non gouvernementales, en liaison avec l'ISO participent également aux travaux. L'ISO collabore étroitement avec la Commission électrotechnique internationale (CEI) en ce qui concerne la normalisation électrotechnique.

Les Normes internationales sont rédigées conformément aux règles données dans les Directives ISO/CEI, Partie 3.

Les projets de Normes internationales adoptés par les comités techniques sont soumis aux comités membres pour vote. Leur publication comme Normes internationales requiert l'approbation de 75 % au moins des comités membres votants.

La Norme internationale ISO 2710 a été élaborée par le comité technique ISO/TC 70, *Moteurs à combustion interne*.

Cette première édition de l'ISO 2710-1, conjointement avec l'ISO 2710-2, annule et remplace l'ISO 2710:1978.

L'ISO 2710 comprend les parties suivantes, présentées sous le titre général *Moteurs alternatifs à combustion interne — Vocabulaire*:

- *Partie 1: Termes relatifs à la conception et au fonctionnement du moteur*
- *Partie 2: Termes relatifs à la maintenance du moteur*

Предисловие

ИСО (Международная организация по стандартизации) является всемирной федерацией национальных организаций по стандартизации (комитетов-членов ИСО). Разработка Международных Стандартов осуществляется техническими комитетами ИСО. Каждый комитет-член, заинтересованный в деятельности, для которой был создан технический комитет, имеет право быть представленным в этом комитете. Международные правительственные и неправительственные организации, имеющие связи с ИСО, также принимают участие в работах. Что касается стандартизации в области электротехники, ИСО работает в тесном сотрудничестве с Международной электротехнической комиссией (МЭК).

Международные Стандарты разработаны согласно правилам, данным в Директивах ИСО/МЭК, Часть 3.

Проекты Международных Стандартов, принятые техническими комитетами, рассылаются комитетам-членам на голосование. Их опубликование в качестве Международных Стандартов требует одобрения по меньшей мере 75 % комитетов-членов, принимающих участие в голосовании.

Настоящее первое издание ИСО 2710-1, совместно с ИСО 2710-2, аннулирует и заменяет ИСО 2710:1978.

Международный Стандарт ИСО 2710-1 был разработан Техническим Комитетом ИСО/ТК 70, *Двигатели внутреннего сгорания*.

ИСО 2710 состоит из следующих частей под общим заглавием *Поршневые двигатели внутреннего сгорания — Словарь*:

- *Часть 1: Термины конструктивного и эксплуатационного характера*
- *Часть 2: Термины по уходу двигателей*

**Reciprocating
internal combustion
engines —
Vocabulary —**

Part 1:
Terms for engine
design and
operation

**Moteurs alternatifs
à combustion
interne —
Vocabulaire —**

Partie 1:
Termes relatifs à la
conception et au
fonctionnement du
moteur

**Поршневые
двигатели
внутреннего
сгорания —
Словарь —**

Часть 1:
Термины
конструктивного и
эксплуатационного
характера

1 Scope

This part of ISO 2710 defines the basic terms relating to the design and operation of Reciprocating Internal Combustion (RIC) engines.

Further terms relating to components and systems of RIC engines are defined in the nine parts of ISO 7967, and the performance is defined in the seven parts of ISO 3046.

NOTE For the translation of the terms into a language other than English, French or Russian, the terms commonly applied in the particular country shall be used.

1 Domaine d'application

La présente partie de l'ISO 2710 définit les termes relatifs à la conception et au fonctionnement des moteurs alternatifs à combustion interne.

Les termes relatifs aux composants et aux systèmes des moteurs alternatifs à combustion interne sont définis dans les neuf parties de l'ISO 7967; quant aux performances, elles sont définies dans les sept parties de l'ISO 3046.

NOTE Pour traduire les termes dans une autre langue que l'anglais, le français ou le russe, il y a lieu de se reporter aux termes couramment utilisés dans le pays concerné.

1 Область применения

Настоящая часть ИСО 2710 определяет термины, относящиеся к двигателям внутреннего сгорания

Термины, относящиеся к компонентам и системам поршневых двигателей внутреннего сгорания определены в девяти частях ИСО 7967, а эксплуатационные качества определены в семи частях ИСО 3046.

ПРИМЕЧАНИЕ При переводе терминов с определениями на языки, кроме английского, французского и русского, следует применять термины обычно используемые в данной стране.

2 Main definition

2.1 reciprocating internal combustion engine

a mechanism delivering shaft power by the conversion of fuel chemical energy into mechanical work during combustion in one or more cylinders in which working pistons reciprocate

NOTE When such a mechanism does not deliver shaft power but power in the form of hot gas, the mechanism is known as a free piston gas generator.

3 Definitions for reciprocating internal combustion engines classified by ignition method

3.1 compression ignition engine

an engine in which air is compressed and fuel injected near the end of the compression stroke ignition being obtained solely from the temperature of the cylinder contents, resulting from their compression (self-ignition)

3.2 hot bulb engine

an engine in which ignition is obtained by the temperature of the cylinder contents, resulting not solely from their compression but also from a local hot surface

3.3 engine with externally supplied ignition

an engine in which fuel is supplied in gaseous form and mixed with air outside the cylinder, ignition being obtained by a device in the combustion chamber supplied with energy from a source situated outside the cylinder

2 Définition principale

2.1 moteur alternatif à combustion interne

appareil fournissant de la puissance sur un arbre moteur, par conversion lors de la combustion, d'une énergie chimique de combustible en travail mécanique dans un ou plusieurs cylindres équipés de pistons moteurs à mouvement alternatif

NOTE Quand un tel appareil ne fournit pas de puissance sur un arbre moteur mais sous forme de gaz chaud, l'appareil est appelé générateur de gaz à pistons libres.

3 Moteurs alternatifs à combustion interne, classés par méthode d'allumage

3.1 moteur à allumage par compression

moteur dans lequel l'air est comprimé et le combustible injecté vers la fin du temps de compression, l'allumage étant obtenu uniquement par la température du contenu du cylindre résultant de sa compression (autoallumage)

3.2 moteur à boule chaude

moteur dans lequel l'allumage est obtenu par la température du contenu du cylindre, résultant non seulement de sa compression mais également d'une surface chaude locale

3.3 moteur à allumage par appareillage externe

moteur dans lequel le combustible est fourni sous forme gazeuse et mélangé à l'air avant d'entrer dans le cylindre, l'allumage étant obtenu par un dispositif agissant dans la chambre de combustion et alimenté par une source d'énergie extérieure au cylindre

2 Главное определение

2.1 поршневой двигатель внутреннего сгорания

механизм, отдающий мощность на вал за счет превращения в механическую работу химической энергии топлива при его сгорании в одном или более цилиндрах, в которых рабочие поршни имеют возвратно-поступательное движение

ПРИМЕЧАНИЕ Когда такой механизм передает мощность не на вал, а в виде горячего газа, то механизм называется свободнопоршневой генератор газа.

3 Поршневые двигатели внутреннего сгорания, классифицируемые по способу воспламенения

3.1 двигатель с воспламенением от сжатия

двигатель, в котором воздух сжимается, а топливо впрыскивается в конце хода сжатия, причем воспламенение осуществляется только благодаря достижению содержимым цилиндров температуры, полученной только благодаря его сжатию (самовоспламенение)

3.2 калоризаторный двигатель

двигатель, в котором воспламенение осуществляется благодаря температуре содержимого цилиндра, полученной не только в результате его сжатия, но и под воздействием местной горячей поверхности

3.3 двигатель с воспламенением от внешнего источника

двигатель, в котором топливо подается в газообразном состоянии и смешивается с воздухом вне цилиндра, причем воспламенение осуществляется с помощью устройства в камере сгорания, получающего энергию от источника, расположенного вне цилиндра

3.3.1 spark ignition engine

an engine in which ignition is obtained by means of an electric spark

NOTE In some countries this engine is also known as an "Otto-engine".

3.4 convertible engine

an engine which is so designed and equipped that, by some small changes to the construction of the engine, it can be converted from a compression ignition engine into a spark ignition engine and vice versa

NOTE In some cases, the term "convertible engine" means an engine converted from its original purpose to another purpose.

3.5 pilot injection engine

an engine in which a small quantity of liquid fuel is injected into the cylinders to initiate combustion

3.3.1 moteur à allumage par étincelle

moteur dans lequel l'allumage est obtenu par une étincelle électrique

NOTE Dans certains pays, ce moteur est connu sous le nom de «moteur Otto».

3.4 moteur convertible

moteur conçu et construit de telle manière qu'avec quelques modifications au niveau de la construction du moteur, il puisse être transformé de moteur à allumage par compression en moteur à allumage par étincelle et vice versa

NOTE Dans certains cas, le terme «moteur convertible» correspond à un moteur converti pour une utilisation autre que celle pour laquelle il avait été conçu à l'origine.

3.5 moteur à injection pilote

moteur dans lequel une petite quantité de combustible liquide est injectée dans les cylindres pour démarrer la combustion avant injection de la charge principale de combustible

3.3.1 двигатель с искровым зажиганием

двигатель в котором воспламенение осуществляется электрической искрой

ПРИМЕЧАНИЕ В некоторых странах этот двигатель известен под названием „двигатель Отто”.

3.4 конвертируемый двигатель

двигатель, сконструированный и оборудованный таким образом, что путем некоторых конструктивных изменений он может быть легко преобразован из двигателя с воспламенением от сжатия в двигатель с искровым зажиганием и наоборот

ПРИМЕЧАНИЕ В некоторых случаях, понятие „конвертируемый двигатель” включает переоборудование двигателя для других назначений.

3.5 двигатель с пилотным впрыском

двигатель, в котором небольшое количество жидкого топлива впрыскивается в цилиндры до основной подачи с тем, чтобы начать процесс сгорания

4 Reciprocating internal combustion engines classified by fuel type

4.1 liquid-fuel engine

an engine which operates on a fuel that is liquid at standard ambient conditions

4.1.1 diesel engine

compression ignition engine
a compression ignition engine in which air is compressed and liquid fuel (oil) is introduced into each cylinder near the end of this compression

4 Moteurs alternatifs à combustion interne, classés par type de carburant

4.1 moteur à combustible liquide

moteur alimenté avec un combustible qui est liquide dans des conditions ambiantes de référence

4.1.1 moteur diesel

moteur à allumage par compression
moteur à allumage par compression dans lequel l'air est comprimé et où le combustible liquide (huile lourde) est introduit dans chaque cylindre en fin de compression

4 Поршневые двигатели внутреннего сгорания, классифицируемые по виду топлива

4.1 двигатель жидкого топлива

двигатель, который работает на топливе, которое является жидким при стандартных окружающих условиях

4.1.1 дизельный двигатель

двигатель жидкого топлива с воспламенением от сжатия
двигатель с воспламенением от сжатия, в котором воздух сжимается, а жидкое топливо (масло) вводится в каждый цилиндр к концу этого сжатия

4.1.2

spark ignition engine with carburettor

carburettor engine

a spark ignition engine in which a suitable mixture of air and fuel is formed outside the cylinder in a device called a carburettor

4.1.2

moteur à allumage par étincelle avec carburateur

moteur à carburateur

moteur à allumage par étincelle dans lequel un mélange approprié air/combustible est réalisé, en dehors du cylindre, dans un appareil appelé carburateur

4.1.2

двигатель с искровым зажиганием и карбюратором

карбюраторный двигатель

двигатель с воспламенением от искры, в котором соответствующая смесь воздуха и топлива образуется вне цилиндра в устройстве, называемом карбюратором

4.1.3

spark ignition engine with fuel injection

a spark ignition engine in which fuel is injected either into the air intake manifolds or into the cylinders

4.1.3

moteur à allumage par étincelle avec injection de combustible

moteur à allumage par étincelle, dans lequel le combustible est injecté soit dans les collecteurs d'admission d'air, soit dans les cylindres

4.1.3

двигатель с искровым зажиганием и впрыском топлива

двигатель с воспламенением от искры, в котором топливо впрыскивается либо во впускные воздушные каналы, либо в цилиндры

4.1.4

multi-fuel engine

an engine so designed and equipped that without modification it can operate on fuels of widely different ignition properties

4.1.4

moteur polycarburant

moteur conçu et construit de façon à être alimenté sans modification avec des combustibles possédant différentes propriétés d'allumage

4.1.4

многотопливный двигатель

двигатель, сконструированный и оборудованный таким образом, что без изменений может работать на жидком топливе с широким диапазоном характеристик воспламенений

4.2

gas engine

an engine which operates basically on gaseous fuel

4.2

moteur à gaz

moteur alimenté essentiellement avec un combustible gazeux

4.2

газовый двигатель

двигатель, который работает, в основном, на газообразном топливе

4.2.1

pilot injection gas engine

a compression ignition engine in which a mixture of gaseous fuel and air is compressed and ignited by the pilot injection of a small quantity of liquid fuel

4.2.1

moteur à gaz à injection pilote

moteur à allumage par compression, dans lequel un mélange de combustible gazeux et d'air est comprimé puis allumé par l'injection commandée d'une petite quantité de combustible liquide

4.2.1

газовый двигатель с пилотным впрыском

двигатель с воспламенением от сжатия, в котором смесь газообразного топлива и воздуха сжимается и воспламеняется посредством пилотного впрыска небольшого количества жидкого топлива

4.2.2

spark ignition gas engine

a gas engine in which ignition occurs by means of an electric spark

4.2.2

moteur à gaz à allumage par étincelle

moteur à gaz dans lequel l'allumage est effectué par une étincelle électrique

4.2.2

газовый двигатель с искровым зажиганием

газовый двигатель, в котором воспламенение осуществляется электрической искрой

4.3 dual-fuel engine

an engine which can operate either as a gas engine, as a pilot injection engine or as a diesel engine

4.3 moteur à deux combustibles

moteur pouvant fonctionner soit comme un moteur à gaz ou comme un moteur à injection pilote, soit comme un moteur diesel

4.3 двухтопливный двигатель

двигатель, который может работать как газовый двигатель, или как двигатель с пилотным впрыском, или как дизельный двигатель

5 Reciprocating internal combustion engines classified by cooling method

5 Moteurs alternatifs à combustion interne, classés par mode de refroidissement

5 Поршневые двигатели внутреннего сгорания, классифицируемые по способу охлаждения

5.1 liquid-cooled engine

an engine in which the cylinders and cylinder heads are directly cooled by liquid

NOTE The term "water-cooled engine" is also used when the liquid is predominantly water. The term "oil-cooled engine" is used when the liquid is lubricating oil only.

5.1 moteur à refroidissement liquide

moteur dans lequel les cylindres et les culasses sont refroidis directement par un liquide

NOTE Lorsque le liquide de refroidissement est constitué principalement d'eau, le moteur est dit à «refroidissement par eau». Lorsqu'il est constitué uniquement d'huile de lubrification, le moteur est dit à «refroidissement par huile».

5.1 двигатель жидкостного охлаждения

двигатель, в котором цилиндры и крышки цилиндров непосредственно охлаждаются жидкостью

ПРИМЕЧАНИЕ В случаях, когда охлаждающей жидкостью является вода, допускается применение термина „двигатель водяного охлаждения”. В случаях, когда охлаждающей жидкостью является только смазочное масло, допускается применение термина „двигатель масляного охлаждения”.

5.2 air-cooled engine

an engine in which the cylinders and cylinder heads are directly cooled by air

5.2 moteur à refroidissement par air

moteur dans lequel les cylindres et les culasses sont refroidis directement par l'air

5.2 двигатель воздушного охлаждения

двигатель, в котором цилиндры и крышки цилиндров охлаждаются воздухом

5.3 adiabatic engine

an engine in which heat-loss from the cylinder and piston area is minimized by means of insulation

NOTE It is impossible to achieve the theoretical adiabatic process in practice. For this reason manufacturers frequently use the term "heat tight engine".

5.3 moteur adiabatique

moteur dans lequel la déperdition de chaleur provenant du cylindre et de la zone du piston est minimisée par une isolation

NOTE Dans la pratique, il est impossible d'atteindre strictement le processus adiabatique théorique. C'est la raison pour laquelle les fabricants utilisent fréquemment le terme de «moteur à isolation thermique».

5.3 адиабатный двигатель

двигатель, в котором уменьшен теплоотвод от цилиндра и поверхности поршня посредством изоляции.

ПРИМЕЧАНИЕ На практике невозможно получить адиабатный процесс. Поэтому изготовители часто используют термин „двигатель с ограниченным теплоотводом”.

6 Fuel supply

6 Alimentation en combustible

6 Подача топлива

6.1 injection of fuel

introduction, under pressure, of fuel into the combustion air

6.1 injection du combustible

introduction sous pression du combustible dans l'air comburant

6.1 впрыск топлива

подача топлива под давлением в воздух, поддерживающий горение

6.1.1

air injection

injection of liquid fuel into the cylinder by means of high pressure air

6.1.1

injection par air comprimé

injection du combustible liquide dans le cylindre avec de l'air à haute pression

6.1.1

впрыск воздухом

впрыск жидкого топлива в цилиндр с помощью воздуха под большим давлением

6.1.2

mechanical injection

injection of fuel solely by raising the fuel pressure until a valve opens

NOTE For mechanical injection using liquid fuel, the term "solid injection" is also used.

6.1.2

injection mécanique

injection du combustible uniquement par la mise sous pression du combustible, jusqu'à ouverture d'une soupape

NOTE Pour l'injection mécanique utilisant les combustibles liquides, l'expression «injection solide» est aussi utilisée.

6.1.2

механический впрыск

впрыск топлива только за счет увеличения давления топлива до момента открытия клапана

ПРИМЕЧАНИЕ Для механического впрыска жидкого топлива применяется также термин „твердый впрыск”.

6.1.3

direct injection

an injection system in which fuel is injected into an open combustion chamber or the main part of a divided combustion chamber

6.1.3

injection directe

système d'injection dans lequel le combustible est injecté dans une chambre de combustion ouverte ou dans la partie principale d'une chambre de combustion divisée

6.1.3

непосредственный впрыск

система впрыска, в которой топливо впрыскивается в открытую камеру сгорания или в основную часть разделенной камеры сгорания

6.1.4

indirect injection

an injection system in which fuel is injected into a divided combustion chamber

6.1.4

injection indirecte

système d'injection dans lequel le combustible est injecté dans une chambre de précombustion

6.1.4

предкамерный впрыск

система впрыска, в которой топливо впрыскивается в предкамеру

6.1.5

accumulator injection

an injection system in which fuel is injected by means of pressure from an accumulator, created before or during the operation of a fuel pump

6.1.5

injection par accumulateur

système d'injection dans lequel le combustible est injecté à partir d'un accumulateur, sous une pression créée avant ou au cours du fonctionnement d'une pompe à combustible

6.1.5

аккумуляторный впрыск

система впрыска, при которой топливо впрыскивается за счет давления в аккумуляторе, создаваемого предварительно, или при работе топливного насоса

6.1.6

pilot injection

an injection system in which a small quantity of fuel is injected to start the combustion process and thus obtain smoother combustion with lower peak pressures when the main combustion occurs

NOTE This is also called "pre-injection".

6.1.6

injection pilote

système d'injection dans lequel une petite quantité de combustible est injectée avant l'alimentation principale pour démarrer le processus de combustion et obtenir ainsi une combustion plus uniforme, avec des pics de pression moins élevés lorsque se produit l'injection principale

NOTE Ce système d'injection est également appelé «préinjection».

6.1.6

пилотный впрыск

система впрыска, в которой небольшое количество топлива впрыскивается до основной подачи с тем, чтобы начать процесс сгорания и получить более плавное сгорание с более низкими максимальными давлениями во время основного впрыска

ПРИМЕЧАНИЕ Это также называется "предварительный впрыск".

6.2**induction of fuel**

supply into the working cylinder of a mixture of fuel and air, formed outside the cylinder

6.2**aspiration du combustible**

alimentation du cylindre par un mélange de combustible et d'air, réalisé à l'extérieur du cylindre

6.2**всасывание топлива**

подача в рабочий цилиндр смеси топлива с воздухом, образованной вне цилиндра

7 Working cycle**7.1****working cycle**

a complete series of changes in the parameters of the working medium (mass, volume pressure and temperature etc.) present in each cylinder of a reciprocating internal combustion engine, accomplished before repetition occurs

7 Cycle de travail**7.1****cycle de travail**

ensemble des changements d'états successifs des paramètres (masse, volume, pression et température, etc.) du fluide de travail présent dans chaque cylindre d'un moteur alternatif à combustion interne, qui ont lieu avant de se reproduire identiquement

7 Рабочий цикл**7.1****рабочий цикл**

комплекс периодически повторяющихся последовательных изменений параметров (массы, объема, давления, температуры и т.д.) рабочего тела, находящегося в каждом цилиндре поршневого двигателя внутреннего сгорания

7.1.1**working medium**

mixture of air, or air and fuel, and/or combustion products, present in the cylinder during the working cycle

7.1.1**fluide de travail**

mélange d'air, ou d'air et de combustible, et/ou de produits de combustion, présents dans le cylindre pendant le cycle de travail

7.1.1**рабочее тело**

смесь воздуха, или воздуха и топлива, и/или продуктов сгорания, находящаяся в цилиндре во время рабочего цикла

7.2**four-stroke cycle**

a working cycle which, for completion, needs four successive strokes of a working piston of a reciprocating internal combustion engine

7.2**cycle à quatre temps**

cycle de travail qui, pour être parcouru entièrement, nécessite quatre courses successives du piston moteur d'un moteur alternatif à combustion interne

7.2**четырехтактный цикл**

рабочий цикл, для осуществления которого необходимы четыре последовательных хода рабочего поршня поршневого двигателя внутреннего сгорания

7.2.1**four-stroke engine**

an engine which works on the four-stroke cycle

7.2.1**moteur à quatre temps**

moteur qui fonctionne suivant le cycle à quatre temps

7.2.1**четырехтактный двигатель**

двигатель, работающий по четырехтактному циклу

7.3**two-stroke cycle**

a working cycle which, for completion, needs two successive strokes of a working piston of a reciprocating internal combustion engine

7.3**cycle à deux temps**

cycle de travail qui, pour être parcouru entièrement, nécessite deux courses successives du piston moteur d'un moteur alternatif à combustion interne

7.3**двухтактный цикл**

рабочий цикл, для осуществления которого необходимы два последовательных хода рабочего поршня поршневого двигателя внутреннего сгорания

7.3.1**two-stroke engine**

an engine which works on the two-stroke cycle

7.3.1**moteur à deux temps**

moteur qui fonctionne suivant le cycle à deux temps

7.3.1**двухтактный двигатель**

двигатель, работающий по двухтактному циклу

8 Gas exchange**8.1 natural aspiration**

where the air (or air-fuel mixture) is caused to flow into a working cylinder solely by the difference between atmospheric pressure and the pressure in the cylinder

8.2 pressure-charging

where the air (or air-fuel mixture) is caused to flow into a working cylinder at a pressure raised above atmospheric pressure in order to increase the mass of charge and thus make it possible to burn more fuel

8.2.1 tuned intake pressure charging

a pressure-charging system in which the fresh charge is precompressed by a pressure wave resulting from tuned resonance oscillations in the intake duct

8.2.2 independant pressure charging

pressure-charging in which the fresh charge is precompressed by means of a compressor which receives its power from a source other than the engine to be charged

8.2.3 mechanical pressure charging

pressure-charging in which the fresh charge is precompressed by means of a compressor driven mechanically (for example: by gears or chains) from the engine to be charged.

NOTE This is often called "super-charging".

8 Mouvement des gaz**8.1 aspiration naturelle**

l'air (ou le mélange air-combustible) est amené à circuler dans le cylindre uniquement par différence entre la pression atmosphérique et la pression dans le cylindre

8.2 suralimentation

l'air (ou le mélange air-combustible) est amené à circuler dans le cylindre à une pression supérieure à celle de l'atmosphère, de façon à augmenter la masse de charge et à permettre ainsi de brûler davantage de combustible

8.2.1 suralimentation par accord d'admission

système de suralimentation dans lequel la charge neuve est précomprimée par une onde de pression résultant d'une résonance dans le conduit d'admission

8.2.2 suralimentation indépendante

suralimentation dans laquelle la charge neuve est précomprimée au moyen d'un compresseur qui reçoit sa puissance d'une source indépendante du moteur à suralimenter

8.2.3 suralimentation mécanique

suralimentation dans laquelle la charge neuve est précomprimée au moyen d'un compresseur entraîné mécaniquement (par exemple, au moyen d'engrenages, ou de chaînes) par le moteur à suralimenter

NOTE Ce procédé est souvent appelé «suralimentation».

8 Газообмен**8.1 свободное всасывание**

подача воздуха (или воздушно-топливной смеси) в рабочий цилиндр только за счет разности между атмосферным давлением и давлением в цилиндре

8.2 наддув

подача воздуха (или воздушно-топливной смеси) в рабочий цилиндр под давлением, превышающим атмосферное, с целью увеличения массы заряда, которое делает возможным сжигание большего количества топлива

8.2.1 регулируемый резонансный наддув

наддув, при котором свежий заряд предварительно сжимается волнами давления в результате резонансных колебаний во впускном трубопроводе

8.2.2 автономный наддув

наддув, при котором свежий заряд предварительно сжимается при помощи компрессора, получающего мощность от источника, независимого от наддуваемого двигателя

8.2.3 механический наддув

наддув, при котором свежий заряд предварительно сжимается в компрессоре с механическим приводом (например, через шестерни или цепи) от наддуваемого двигателя

8.2.4 turbocharging

pressure-charging in which the fresh charge is precompressed by means of a compressor driven by a turbine fed by the exhaust gas of the engine to be charged

8.2.4 suralimentation par turbocompresseur

suralimentation dans laquelle la charge neuve est précomprimée au moyen d'un compresseur entraîné par une turbine actionnée par les gaz d'échappement du moteur à suralimenter

8.2.4 газотурбинный наддув

наддув, при котором свежий заряд предварительно сжимается с помощью компрессора, приводимого турбиной, работающей на выпускных газах наддуваемого двигателя

8.2.5 pressure wave charging

pressure-charging in which the fresh charge is compressed by means of a compressor driven by a turbine fed by the exhaust gas of the engine to be charged

8.2.5 suralimentation par onde de compression

suralimentation dans laquelle la compression de la charge neuve est obtenue dans un convertisseur de pression (échangeur de pression) par des ondes de compression des gaz d'échappement

8.2.5 волновой наддув

наддув, при котором свежий заряд сжимается от волн давления отработавшего газа в преобразователе (обменнике) давления

8.2.6 constant pressure, pressure charging

pressure-charging in which the exhaust ports are connected to a single exhaust manifold, the design of which ensures that its pressure is virtually constant

8.2.6 suralimentation à pression constante

suralimentation dans laquelle les orifices d'échappement sont raccordés à un seul collecteur d'échappement, dont la conception garantit que la pression est virtuellement constante

8.2.6 наддув при постоянном давлении

наддув, при котором выпускные органы подведены к одному выпускному трубопроводу, объем которого достаточно большой для поддержания в нем практически постоянного давления

8.2.7 two-stage pressure charging

pressure-charging in which a fresh charge is precompressed by means of two compressors which act on the charge one after the other to raise its pressure to a higher value than could be achieved with just one compressor

8.2.7 suralimentation en deux étapes

suralimentation dans laquelle la charge neuve est précomprimée au moyen de deux compresseurs, agissant sur la charge l'un après l'autre, pour augmenter sa pression à une valeur supérieure à celle qui serait obtenue avec un seul compresseur

8.2.7 двухступенчатый наддув

наддув, при котором свежий заряд предварительно сжимается посредством двух компрессоров, которые поочередно воздействуют на заряд с целью увеличения давления его до величины большей, чем та, которая может быть получена при использовании только одного компрессора

8.2.8 surge

operating point at which the compressor of a pressure charger is unable to maintain a steady airflow at a given pressure ratio

NOTE Reversal of the airflow gives a characteristic sound.

8.2.8 pompage

point de fonctionnement auquel un compresseur est incapable de maintenir un débit d'air stable à un taux de compression donné

NOTE L'inversion du flux d'air produit un son caractéristique.

8.2.8 помпаж

рабочая точка, в которой компрессор системы наддува не может поддерживать постоянный поток воздуха при данной степени повышения давления

ПРИМЕЧАНИЕ Пульсация потока воздуха сопровождается характерным звуком.

**8.2.9
surge line**

envelope of the points where surge occurs

**8.2.9
ligne de pompage**

enveloppe des points où se produit le pompage

**8.2.9
линия помпажа**

совокупность точек, где происходит помпаж

**8.2.10
turbocharger efficiency**

adiabatic output power divided by the actual input power

**8.2.10
efficacité du
turbocompresseur**

puissance de sortie adiabatique divisée par la puissance effective à l'entrée

**8.2.10
к.п.д. турбокомпрессора**

отношение выходной адиабатической мощности к входной мощности

**8.2.11
equivalent area of turbine
nozzle**

a figure specified for each particular design of turbocharger which affects the speed, and thus the pressure ratio, of a turbocharger

**8.2.11
section équivalente d'un
distributeur de turbine**

valeur spécifiée pour chaque conception de turbocompresseur, qui affecte la vitesse et ainsi le rapport de pression d'un turbocompresseur

**8.2.11
пропускная мощность сопла
турбины**

величина, устанавливаемая для каждой модификации турбокомпрессора, которая определяет частоту вращения и таким образом степень повышения давления турбокомпрессора

**8.3
charge cooling**

cooling of the charge after compression in a pressure-charger and before entering the working cylinder

**8.3
refroidissement de la charge**

refroidissement de la charge après compression dans un compresseur et avant entrée dans le cylindre moteur

**8.3
охлаждение заряда**

охлаждение заряда после сжатия в компрессоре перед входом в рабочий цилиндр

**8.4
scavenging**

expulsion of combustion gases from the working cylinder by a fresh charge admitted through the inlet valves or ports while the exhaust valves or ports are still open

**8.4
balayage**

expulsion des gaz de combustion du cylindre moteur par la charge neuve arrivant par les soupapes ou les orifices d'admission, pendant que les soupapes ou orifices d'échappement sont encore ouverts

**8.4
продувка**

удаление продуктов сгорания из рабочего цилиндра свежим зарядом, поступающим через впускные клапаны или окна при открытых выпускных клапанах или окнах

8.4.1 Type of scavenging of two-stroke engines

**8.4.1.1
uniflow scavenging**

axial flow scavenging occurring when the inlet ports and the exhaust ports are at the opposite ends of the working cylinder

8.4.1 Types de balayage de moteurs à deux temps

**8.4.1.1
balayage longitudinal
(équicourant)**

balayage par courant axial obtenu par des orifices d'admission et d'échappement situés respectivement aux extrémités opposées du cylindre

**8.4.1 Типы продувки
двухтактных двигателей**

**8.4.1.1
прямоточная продувка**

продувка осевым потоком при впускных и выпускных окнах, расположенных на противоположных концах рабочего цилиндра

8.4.1.2**cross scavenging**

transverse flow scavenging, occurring when the inlet ports and the exhaust ports are at the same end of the working cylinder and are substantially on opposite sides of the cylinder

8.4.1.2**balayage transversal**

balayage par courant transversal obtenu par des orifices d'admission et d'échappement situés à la même extrémité du cylindre et diamétralement opposés

8.4.1.2**поперечная продувка**

продувка поперечным потоком при впускных и выпускных окнах, расположенных на одном конце, но на диаметрально противоположных сторонах цилиндра

8.4.1.3**loop scavenging**

transverse flow scavenging, occurring when the inlet ports and the exhaust ports are at the same end of the working cylinder and are on the same side of the cylinder

8.4.1.3**balayage en boucle**

balayage par courant transversal obtenu par des orifices d'admission et d'échappement situés à la même extrémité du cylindre et du même côté d'un plan diamétral

8.4.1.3**петлевая продувка**

продувка поперечным потоком при впускных и выпускных окнах, расположенных на одном конце и одной стороне цилиндра

8.4.2 method of scavenging**8.4.2 Méthodes de balayage****8.4.2 Метод продувки****8.4.2.1****crankcase scavenging**

a method of scavenging in which a fresh charge is induced into the cylinder by compression in the crankcase by the crankcase side of the working piston

8.4.2.1**balayage du carter**

méthode de balayage dans laquelle la charge neuve est introduite dans le cylindre par compression à l'intérieur du carter au moyen de l'extrémité du piston située côté carter

8.4.2.1**картерная продувка**

метод продувки, при которой свежий заряд подается в цилиндр за счет сжатия в каждой кривошипной камере картера обратной стороной рабочего поршня

8.4.2.2**scavenging by blower**

a method of scavenging in which a fresh charge is supplied by a blower

8.4.2.2**balayage par soufflante**

méthode de balayage dans laquelle la charge neuve est introduite par une soufflante

8.4.2.2**продувка с помощью нагнетателя**

способ продувки, при которой свежий заряд подается нагнетателем

8.4.2.3**exhaust pulse scavenging**

a method of scavenging in which the expulsion of gases from the working cylinder is assisted by low exhaust pressure resulting from the low pressure part of the pressure pulse cycle in the exhaust manifold

8.4.2.3**balayage par pulsation d'échappement**

méthode de balayage dans laquelle l'expulsion des gaz du cylindre est aidée par une faible pression d'échappement résultant de la phase «basse pression» du cycle de pulsations dans le collecteur d'échappement

8.4.2.3**газодинамическая продувка**

способ продувки, при котором удаление газов из цилиндра происходит благодаря низкому давлению на выпуске, образующемуся в результате колебаний потока газов в выпускном трубопроводе

8.5 Airflow**8.5 Débit d'air****8.5 Подача воздуха****8.5.1****specific air consumption**

quantity of air entering the working cylinders per unit of power and time

8.5.1**consommation spécifique d'air**

quantité d'air introduite dans le cylindre moteur par unité de puissance et par unité de temps

8.5.1**удельный расход воздуха**

количество воздуха, поступающего в рабочие цилиндры в единицу времени и на единицу мощности

8.5.2 overall air/fuel ratio

quantity of air entering the working cylinders divided by the quantity of fuel supplied to the engine during the same period of time

8.5.3 trapped air/fuel ratio

quantity of air trapped in a cylinder before combustion divided by the quantity of fuel supplied to the cylinder for one working cycle.

NOTE For liquid-fuel engines, air-fuel ratios are expressed as ratios of mass. For gas engines air-fuel ratios may be expressed as ratios of volume at the same temperature and pressure.

8.5.4 delivery ratio

mass of fresh charge supplied to a cylinder for one working cycle divided by the mass of fresh charge corresponding to the piston swept volume at the pressure and temperature conditions in the charge air manifold.

8.5.5 trapping efficiency

mass of fresh charge trapped in a cylinder before combustion divided by the mass of fresh charge supplied to the cylinder for one working cycle

8.5.6 charging efficiency

mass of fresh charge trapped in a cylinder before combustion divided by the mass of fresh charge corresponding to the piston swept volume at the pressure and temperature conditions in the charge air manifold

NOTE The charging efficiency is equal to the product of the delivery ratio and the trapping efficiency.

8.5.2 rapport global air-combustible

rapport de la quantité d'air introduite dans les cylindres moteurs à la quantité de combustible fournie au moteur pendant le même temps

8.5.3 rapport air enfermé-combustible

rapport de la quantité d'air enfermée dans le cylindre avant la combustion à la quantité de combustible fournie au cylindre pendant un cycle

NOTE Dans le cas de moteurs utilisant du combustible liquide, les rapports sont exprimés comme des rapports de masses. Pour les moteurs à gaz, les rapports air-combustible peuvent être exprimés comme des rapports de volumes aux mêmes température et pression.

8.5.4 rendement volumique

rapport de la masse de la charge neuve fournie à un cylindre, pour un cycle moteur, à la masse de la charge neuve correspondant au volume balayé par le piston dans les conditions de pression et de température du collecteur d'admission

8.5.5 coefficient de remplissage

rapport de la masse de la charge neuve enfermée dans le cylindre, avant combustion, à la masse de la charge neuve fournie au cylindre pour un cycle moteur

8.5.6 rendement de remplissage

rapport de la masse de la charge neuve enfermée dans le cylindre avant combustion à la masse de la charge neuve correspondant au volume balayé par le piston dans les conditions de température et de pression du collecteur d'admission

NOTE Le rendement de remplissage est égal au produit du rendement volumique par le coefficient de remplissage.

8.5.2 полное воздушно-топливное отношение

отношение количества воздуха, поступающего в рабочий цилиндры к количеству топлива, введенного в цилиндр за то же время

8.5.3 воздушно-топливное отношение при сгорании

отношение количества воздуха, содержащегося в цилиндре перед сгоранием, к количеству топлива, введенного в цилиндр за рабочий цикл

ПРИМЕЧАНИЕ Для двигателей жидкого топлива воздушно-топливные отношения выражаются через отношение масс. Для газовых двигателей берется отношение объемов при одних и тех же температуре и давлении.

8.5.4 коэффициент избытка продувочного воздуха

отношение массы свежего заряда, проходящего через цилиндр за один рабочий цикл, к массе свежего заряда, соответствующей объему описываемому поршнем при давлении и температуре свежего заряда во впускном воздушно коллекторе

8.5.5 коэффициент использования продувочного воздуха

отношение массы свежего заряда, оставшегося в цилиндре перед сгоранием, к массе свежего заряда, проходящего через цилиндр за один рабочий цикл

8.5.6 коэффициент наполнения

отношение массы свежего заряда, оставшегося в цилиндре перед сгоранием к массе свежего заряда, соответствующей объему, описываемому поршнем, при давлении и температуре свежего заряда непосредственно перед впускными органами

ПРИМЕЧАНИЕ Коэффициент наполнения равен произведению коэффициента избытка продувочного воздуха на коэффициент использования продувочного воздуха.

8.5.7**charge flow**

mass of fresh charge supplied to a cylinder per unit of time

8.5.7**débit de charge**

masse de la charge neuve fournie au cylindre par unité de temps

8.5.7**подача заряда**

масса свежего заряда, подаваемая в цилиндр в единицу времени

8.5.8**theoretical charge flow**

nominal gas flow

theoretical mass of fresh charge supplied per unit of time corresponding to the piston-swept volume at the pressure and temperature conditions in the charge air manifold

8.5.8**débit de charge théorique**

débit nominal de gaz

masse théorique de la charge neuve fournie par unité de temps, correspondant au volume balayé par le piston dans les conditions de pression et de température du collecteur d'admission

8.5.8**теоретическая подача заряда**

номинальная подача газа теоретическая масса свежего заряда в единицу времени, соответствующая рабочему объему цилиндра при тех параметрах давления и температуры, которые имеют место в впускном воздушном коллекторе

8.5.9**scavenging efficiency**

mass of fresh charge trapped in a cylinder before combustion divided by the sum of the mass of fresh charge trapped in a cylinder before combustion and the mass of residual gas from previous working cycles remaining in a cylinder after closing the exhaust port

8.5.9**efficacité du balayage**

rapport de la masse de la charge neuve enfermée dans le cylindre, avant combustion, à la somme de la masse de la charge neuve enfermée dans le cylindre avant combustion et de la masse de gaz résiduel provenant de précédents cycles et restant dans un cylindre après fermeture de l'orifice d'échappement

8.5.9**коэффициент продувки**

отношение массы свежего заряда, находящегося в цилиндре перед сгоранием к сумме свежего заряда, находящегося в цилиндре перед сгоранием и массы остаточного газа от предыдущих рабочих циклов, оставшегося в цилиндре после закрытия выпускного органа

8.5.10**relative total charge**

sum of the mass of fresh charge trapped in a cylinder before combustion and the mass of residual gas from previous working cycles remaining in a cylinder after closing the outlet port divided by the mass of fresh charge corresponding to the piston-swept volume at the pressure and temperature conditions in the charge air manifold

8.5.10**charge totale relative**

rapport de la somme de la masse de la charge neuve enfermée dans le cylindre avant combustion et de la masse de gaz résiduel provenant de précédents cycles et restant dans un cylindre après fermeture de l'orifice de sortie, à la masse de la charge neuve, correspondant au volume balayé par le piston dans les conditions de pression et de température du collecteur d'admission

8.5.10**относительный общий заряд**

отношение суммы массы свежего заряда, находящегося в цилиндре до сгорания и массы остаточного газа от предыдущих рабочих циклов, оставшегося в цилиндре после закрытия выпускных органов, к массе свежего заряда соответствующего рабочему объему цилиндра при тех параметрах температуры и давления, которые имеют место во впускном воздушном коллекторе

8.5.11**charging pressure ratio**

ratio of the mean pressures of the charge air behind and before the pressure charger

8.5.11**taux de suralimentation**

rapport des pressions moyennes de la charge d'air après et avant le compresseur

8.5.11**степень повышения давления наддува**

отношение средних давлений воздуха за и перед нагнетателем

**8.5.12
rich mixture**

an air-fuel mixture that contains more fuel than that theoretically required for complete combustion

**8.5.12
mélange riche**

mélange air-combustible comportant plus de combustible qu'il n'est exigé, en théorie, pour une combustion complète

**8.5.12
обогащенная смесь**

смесь воздуха и топлива, в которой содержится больше топлива, чем теоретически необходимо для полного сгорания

**8.5.13
lean mixture**

an air-fuel mixture that contains more air than that theoretically required for complete combustion

**8.5.13
mélange pauvre**

mélange air-combustible comportant plus d'air qu'il n'est exigé, en théorie, pour une combustion complète

**8.5.13
бедная смесь**

смесь воздуха и топлива, в которой содержится больше воздуха, чем теоретически необходимо для полного сгорания

**8.5.14
stratified engine mixture**

a mixture which is richer nearer the ignition plug and leaner further away

**8.5.14
charge stratifiée**

mélange qui est plus riche à proximité de la bougie d'allumage et plus pauvre quand on s'en éloigne

**8.5.14
расслоение заряда**

смесь, которая обогащена у запальной свечи и беднее на некотором расстоянии от нее

**8.5.15
stoichiometric mixture**

a mixture that contains exactly the theoretically required air-fuel ratio for complete combustion

**8.5.15
mélange stœchiométrique**

mélange comportant exactement la quantité théorique requise d'air-combustible pour une combustion complète

**8.5.15
стехиометрическая смесь**

смесь, которая содержит теоретически необходимое количество воздуха и топлива для полного сгорания

**8.5.16
excess air ratio**

actual air-fuel ratio divided by the stoichiometric air-fuel ratio

**8.5.16
rapport d'excès d'air**

rapport effectif air-combustible divisé par le rapport stœchiométrique air-combustible

**8.5.16
отношение избыточного воздуха**

отношение фактического отношения воздух/топлива к стехиометрическому отношению воздух/топлива

**8.5.17
swirl**

rotational flow of gas around the central axis of the cylinder

**8.5.17
turbulence**

flux de gaz en rotation autour de l'axe central du cylindre

**8.5.17
завихрение**

вращающий поток газа вокруг центральной оси цилиндра

**8.5.18
swirl ratio**

ratio of the swirl revolutions/minute to the engine revolutions/minute

**8.5.18
rapport de turbulence**

rapport du nombre de révolutions de turbulence par minute au nombre de révolutions du moteur par minute

**8.5.18
коэффициент завихрения**

отношение числа оборотов завихрений в минуту к числу оборотов двигателя в минуту

**8.5.19
squish**

rotational flow of gas inwards to the centre of the piston and downward into the piston bowl as the piston rises

**8.5.19
squish**

flux de gaz en rotation centripète vers le bas, dans la cuvette du piston lorsque le piston monte

**8.5.19
сквиш**

вращающийся поток газа внутрь к центру поршня и вниз в камеру сгорания поршня

9 Combustion chamber**9.1****combustion chamber**

a space in which ignition and combustion occur

9.2**open combustion chamber**

a combustion chamber which is not divided

9.3**divided combustion chamber**

a combustion chamber divided into parts (main part and subsidiary parts) in such a way that communication between them is restricted

9.3.1**prechamber**

subsidiary part of a divided combustion chamber into which the fuel is injected, communicating through one or more comparatively narrow passages with the other part of the combustion chamber

9.3.2**whirl chamber**

subsidiary part of a divided combustion chamber into which fuel is injected, communicating through one large passage with the other part of the combustion chamber and designed to give a controlled swirl to the working medium

NOTE A chamber of this type is also known as a "swirl chamber".

9.3.3**air chamber**

subsidiary part of a divided combustion chamber into which fuel is not injected, and communication with the other part of the combustion chamber is restricted

9 Chambre de combustion**9.1****chambre de combustion**

espace où ont lieu l'allumage et la combustion

9.2**chambre de combustion ouverte**

chambre de combustion qui n'est pas divisée

9.3**chambre de combustion divisée**

chambre de combustion divisée en plusieurs éléments (élément principal et éléments annexes), de façon à réduire la section de communication entre eux

9.3.1**préchambre**

élément annexe d'une chambre de combustion divisée dans lequel le combustible est injecté et qui communique par un ou plusieurs passages relativement étroits avec l'autre partie de la chambre de combustion

9.3.2**chambre de turbulences**

élément annexe d'une chambre de combustion divisée dans lequel le combustible est injecté et qui communique avec l'autre partie de la chambre de combustion par un large passage conçu de façon à créer un tourbillon du fluide de travail

NOTE Ce type de chambre est également connu sous le nom de «chambre tourbillonnaire».

9.3.3**chambre à réserve d'air**

élément annexe d'une chambre de combustion divisée dans lequel le combustible n'est pas injecté, la communication avec l'autre partie de la chambre de combustion étant restreinte

9 Камера сгорания**9.1****камера сгорания**

пространство, где происходит воспламенение и сгорание

9.2**открытая камера сгорания**

камера сгорания, которая не разделена

9.3**разделенная камера сгорания**

камера сгорания, разделенная на части (основную и дополнительные) таким образом, что сообщение между ними ограничено

9.3.1**предкамера**

дополнительная часть разделенной камеры сгорания, в которую впрыскивается топливо и которая сообщается одним или несколькими сравнительно узкими каналами с другой частью камеры сгорания

9.3.2**вихревая камера**

дополнительная часть разделенной камеры сгорания, предназначенная для получения направленного турбулентного потока рабочего тела, в которую впрыскивается топливо и которая сообщается с другой частью камеры широким каналом

ПРИМЕЧАНИЕ Камера этого типа известна также как турбулентная камера.

9.3.3**воздушная камера**

дополнительная часть разделенной камеры сгорания, в которую топливо не впрыскивается и сообщение с другой частью камеры сгорания ограничено

9.4 piston chamber part of the combustion chamber situated in the piston	9.4 chambre dans le piston partie de la chambre de combustion située dans le piston	9.4 камера в поршне часть камеры сгорания, расположенная в поршне
9.5 ignition timing instant in the engine cycle when sparking is initiated on the ignition plug of a spark ignition engine, generally expressed by the number of degrees of crank angle before top dead centre	9.5 synchronisation de l'allumage moment du cycle moteur où l'étincelle est produite, sur la bougie d'allumage d'un moteur à allumage par étincelle, généralement exprimée par le nombre de degrés de l'angle du vilebrequin avant le point mort haut	9.5 время воспламенения время искрообразования на запальной свече в двигателе с искровым зажиганием. Оно обычно выражается в градусах угла кривошипа до верхней мертвой точки
9.6 diesel knock noise caused by an uncontrolled extreme rate of pressure rise which occurs at the beginning of combustion	9.6 cognement diesel bruit généré par une augmentation de pression incontrôlée, se produisant au début de la combustion	9.6 стук дизеля шум, вызванный максимальной неуправляемой скоростью повышения давления в начале сгорания
9.7 detonation an abnormally high rate of pressure rise during combustion	9.7 détonation augmentation de pression anormalement élevée en cours de combustion	9.7 детонация чрезвычайно высокая скорость повышения давления при сгорании
10 Engine data	10 Caractéristiques des moteurs	10 Параметры двигателя
10.1 Dimensional data	10.1 Données dimensionnelles	10.1 Геометрические параметры
10.1.1 cylinder bore nominal inner diameter of the working cylinder	10.1.1 alésage du cylindre diamètre nominal intérieur du cylindre	10.1.1 диаметр цилиндра внутренний номинальный диаметр рабочего цилиндра
10.1.2 piston area area of a circle of diameter equal to the cylinder bore NOTE For an engine in which a piston rod passes through the combustion space, this area must be reduced by the area of the cross-section of the piston rod.	10.1.2 surface du piston surface d'un cercle de diamètre égal à l'alésage du cylindre NOTE Pour un moteur dans lequel une tige de piston traverse la chambre de combustion, cette surface doit être diminuée de la surface de la section transversale de la tige de piston.	10.1.2 площадь поршня площадь круга с диаметром, равным диаметру цилиндра ПРИМЕЧАНИЕ Для двигателя, в котором шток поршня проходит через камеру сгорания, эта площадь должна быть уменьшена на величину площади поперечного сечения штока поршня.

**10.1.3
stroke**

nominal distance through which a working piston moves between two successive reversals of its direction of motion

**10.1.3
course**

distance nominale de parcours du piston moteur entre deux inversions successives de son sens de mouvement

**10.1.3
ход поршня**

номинальное расстояние, проходимое рабочим поршнем между двумя последовательными изменениями направления его движения

**10.1.4
dead centre**

position of the working piston and the moving parts which are mechanically connected to it at the moment when the direction of the piston motion is reversed (at either end-point of the stroke)

**10.1.4
point mort**

position du piston moteur et des parties mobiles qui lui sont mécaniquement liées, au moment où s'inverse le sens de ce piston (à l'un ou l'autre point extrême de la course)

**10.1.4
мертвая точка**

положение рабочего поршня и механически связанных с ним подвижных частей в момент изменения направления движения (в крайних точках хода поршня)

**10.1.4.1
bottom dead centre**

dead centre when the piston is nearest to the crankshaft

**10.1.4.1
point mort bas**

point mort correspondant à la position du piston la plus proche du vilebrequin

**10.1.4.1
нижняя мертвая точка**

мертвая точка, в которой поршень расположен ближе всего к коленчатому валу

**10.1.4.2
top dead centre**

dead centre when the piston is farthest from the crankshaft

**10.1.4.2
point mort haut**

point mort correspondant à la position du piston la plus éloignée de l'axe du vilebrequin

**10.1.4.2
верхняя мертвая точка**

мертвая точка, в которой поршень наиболее удален от коленчатого вала

NOTE In engines with only one piston in each cylinder, the expression "outer dead centre" is sometimes used instead of "top dead centre" and "inner dead centre" instead of "bottom dead centre". However, for opposed-piston engines and free-piston engines, it is common to use those expressions in the opposite sense. Only the terms defined in 10.1.4.1 and 10.1.4.2 should be used.

NOTE Dans un moteur ayant seulement un piston dans chaque cylindre, l'expression «point mort extérieur» est quelquefois utilisée au lieu de «point mort haut», et l'expression «point mort intérieur» au lieu de «point mort bas». Cependant, pour les moteurs à pistons opposés et les moteurs à pistons libres, il est courant d'utiliser ces expressions avec un sens contraire. Seuls les termes définis en 10.1.4.1 et 10.1.4.2 doivent être utilisés.

ПРИМЕЧАНИЕ В двигателях с одним поршнем в каждом цилиндре вместо „верхняя точка” иногда применяют выражение „внешняя мертвая точка” и вместо „нижняя мертвая точка” — „внутренняя мертвая точка”. Однако, для двигателей с противоположно движущимися поршнями и свободнопоршневых двигателей часто применяют указанное выражение в противоположном смысле. Применяться должны только термины, определенные в 10.1.4.1 и 10.1.4.2.

**10.1.5
stroke/bore ratio**

ratio of the numerical values of stroke and bore

**10.1.5
rapport course/alésage**

rapport des valeurs numériques de la course et de l'alésage

**10.1.5
отношение хода поршня к диаметру цилиндра**

отношение числовых величин хода поршня к диаметру цилиндра

**10.1.6
nominal volume**

volume calculated from the nominal dimensions

**10.1.6
volume nominal**

volume calculé à partir des dimensions nominales

**10.1.6
номинальный объем**

объем, рассчитанный по номинальным размерам

NOTE Nominal volumes are mainly used for mechanical but not for thermodynamic calculations.

NOTE Les volumes nominaux sont généralement utilisés pour les calculs mécaniques et non pour les calculs thermodynamiques.

ПРИМЕЧАНИЕ Номинальные объемы используются главным образом для механических, а не для термодинамических расчетов.

10.1.6.1 nominal clearance volume

nominal volume of the space on the combustion side of the piston at top dead centre

NOTE When applicable, this volume includes both parts of a divided combustion chamber.

10.1.6.1 espace mort nominal

volume nominal de l'espace situé du côté combustion, par rapport au piston, celui-ci étant au point mort haut

NOTE Le cas échéant, ce volume comprend la somme des volumes de chacun des deux éléments d'une chambre de combustion divisée.

10.1.6.1 номинальный объем пространства сжатия

номинальный объем пространства со стороны поршня, обращенной к камере сгорания в верхней мертвой точке

ПРИМЕЧАНИЕ В соответствующих условиях, данный объем включает обе части разделенной камеры сгорания.

10.1.6.2 piston-swept volume

nominal volume generated by the working piston when travelling from one dead centre to the next one, calculated as the product of piston area and stroke

NOTE In opposed-piston engines, the piston-swept volume is defined as the sum of these nominal volumes for the pistons in one cylinder.

10.1.6.2 cylindrée unitaire

volume nominal engendré par le mouvement du piston se déplaçant d'un point mort à l'autre, calculé comme étant le produit de la surface du piston par la course

NOTE Dans les moteurs à pistons opposés, le volume balayé est défini comme étant la somme des volumes nominaux balayés par les pistons dans un même cylindre.

10.1.6.2 рабочий объем

номинальный объем освобожденный рабочим поршнем при его движении от одной мертвой точки до другой, вычисленный как произведение площади поршня на его ход

ПРИМЕЧАНИЕ В двигателях с противоположно движущимися поршнями этот объем является суммой номинальных объемов, освобожденных обоими поршнями в одном цилиндре.

10.1.6.3 nominal cylinder volume

nominal volume of the space on the combustion side of the piston at bottom dead centre

NOTE The nominal cylinder volume is equal to the sum of the nominal clearance volume and the piston-swept volume.

10.1.6.3 volume nominal du cylindre

volume nominal de l'espace situé du côté combustion, par rapport au piston, celui-ci étant au point mort bas

NOTE Le volume nominal du cylindre est égal à la somme de l'espace mort nominal et de la cylindrée unitaire.

10.1.6.3 номинальный объем цилиндра

номинальный объем цилиндра пространства со стороны поршня, обращенной к камере сгорания, в нижней мертвой точке

ПРИМЕЧАНИЕ Номинальный объем цилиндра равен сумме объемов пространства сжатия и рабочего объема цилиндра.

10.1.6.4 engine-swept volume

sum of all the piston-swept volumes of the engine

NOTE This volume is sometimes known as the "cylinder capacity".

10.1.6.4 cylindrée du moteur

somme des cylindrées unitaires de tous les cylindres du moteur

NOTE Ce volume est parfois désigné sous le nom de «capacité-cylindre».

10.1.6.4 рабочий объем двигателя

сумма рабочих объемов всех цилиндров двигателя

ПРИМЕЧАНИЕ Иногда используется термин „литраж двигателя“.

10.1.6.5 engine cylinder volume

sum of all the nominal cylinder volumes of the engine

10.1.6.5 volume des cylindres du moteur

somme des volumes nominaux des cylindres du moteur

сумма номинальных объемов всех цилиндров двигателя

10.1.6.6**nominal compression ratio**

numerical value of the nominal cylinder volume divided by the numerical value of the nominal clearance volume

10.1.6.6**taux de compression nominal**

valeur numérique du rapport du volume nominal du cylindre à celui de l'espace mort nominal

10.1.6.6**номинальная степень сжатия**

отношение числовых величин номинального объема цилиндра к номинальному объему пространства сжатия

10.1.7**effective compression volume**

numerical value of the effective cylinder volume divided by the numerical value of the effective clearance volume

10.1.7**taux de compression effectif**

valeur numérique du rapport du volume effectif du cylindre à la valeur numérique de l'espace mort effectif

10.1.7**действительная степень сжатия**

отношение числовых величин эффективного объема цилиндра к эффективному объему пространства сжатия

10.1.7.1**working medium volume**

effective volume occupied by the working medium on the combustion side of the piston at a given point of the cycle

10.1.7.1**volume du fluide de travail**

volume effectif occupé par le fluide de travail, côté combustion par rapport au piston, en un point donné du cycle

10.1.7.1**объем рабочего тела**

эффективный объем, занимаемый рабочим телом со стороны поршня, обращенный к камере сгорания, в данный момент рабочего цикла

NOTE For a double-acting engine, the volume on each side of the working piston is considered separately. For an opposed-piston engine, it is the volume between the pistons that is considered.

NOTE Pour un moteur à double effet, le volume de chaque côté du piston moteur est considéré séparément. Pour un moteur à pistons opposés, c'est le volume entre les pistons qui doit être pris en considération.

ПРИМЕЧАНИЕ Для двигателя двойного действия объем рабочего тела с каждой стороны поршня рассматривается отдельно. Для двигателей с противоположно движущимися поршнями учитывается объем рабочего тела, заключенный между поршнями.

10.1.7.2**effective cylinder volume**

maximum working medium volume

10.1.7.2**volume effectif du cylindre**

volume maximal du fluide de travail enfermé dans le cylindre

10.1.7.2**действительный объем цилиндра**

максимальный объем рабочего тела

10.1.7.3**effective clearance volume**

minimum working medium volume

10.1.7.3**espace mort effectif**

volume minimal du fluide de travail

10.1.7.3**действительный объем пространства сжатия**

минимальный объем рабочего тела

NOTE This volume is also known as the "compression space volume".

NOTE Ce volume est aussi connu sous le nom d'«espace de compression».

ПРИМЕЧАНИЕ Указанный объем известен также как „объем пространства сжатия“.

10.1.7.4**bumping clearance**

distance between the lower surface of the cylinder head and the upper surface of the piston crown when the piston is at top dead centre

10.1.7.4**espace mort**

distance située entre la face inférieure de la culasse et la face supérieure de la tête de piston lorsque le piston est au point mort haut

10.1.7.4**зазор между поршнем и крышкой цилиндра**

минимальный зазор между нижней поверхностью крышки цилиндра и верхней поверхностью головки поршня при положении поршня в ВМТ

NOTE This volume is also known as the "top clearance".

NOTE Ce volume est aussi connu sous le nom d'«espace neutre».

ПРИМЕЧАНИЕ Указанный объем также известен как „верхний зазор“.

10.1.8 number of cylinders

number of working cylinders of a reciprocating internal combustion engine

NOTE If one combustion chamber serves several working cylinders, these count as one working cylinder. If several combustion chambers are contained by one working cylinder it counts as one working cylinder.

10.1.8 nombre de cylindres

nombre de cylindres moteurs d'un moteur alternatif à combustion interne

NOTE Si une chambre de combustion dessert plusieurs cylindres, ceux-ci comptent pour un seul cylindre. Si un seul cylindre comporte plusieurs chambres de combustion, il compte comme un seul cylindre.

10.1.8 число цилиндров

число рабочих цилиндров поршневого двигателя внутреннего сгорания. Если одна камера сгорания обслуживает несколько рабочих цилиндров, то считается, что это один рабочий цилиндр

ПРИМЕЧАНИЕ Если в едином рабочем цилиндре содержатся несколько камер сгорания, то считается, что это один рабочий цилиндр.

10.1.9 connecting rod ratio

ratio of the crank radius to the distance between the centres of the bores of the connecting rod big and small ends

10.1.9 rapport de bielle

rapport du rayon du vilebrequin à la distance entre le centre des alésages des extrémités, tête et pied des bielles

10.1.9 шатунное отношение

отношение радиуса кривошипа к расстоянию между центрами отверстий в кривошипной и поршневой головках шатуна

10.1.10 valve timing

beginning and end of the valve motion, generally expressed in degrees of crank angle from a designated dead centre

10.1.10 synchronisation des soupapes

début et fin de mouvement d'une soupape, généralement exprimés en degrés d'angle du vilebrequin, à partir d'un point mort désigné

10.1.10 длительность открытия клапана

начало и конец движения клапана, обычно выражаемые в градусах угла прокрутки по отношению к обозначенной мертвой точке

11 Engine speed

11.1 engine speed

number of revolutions of the crankshaft in a given period of time

NOTE In the case of free-piston engines the speed is the number of cycles per minute of the reciprocating parts.

11 Vitesse du moteur

11.1 vitesse du moteur

nombre de tours du vilebrequin par unité de temps

NOTE Dans le cas de moteurs à pistons libres, la vitesse s'exprime en nombre de cycles par minute des éléments alternatifs.

11 Скорость двигателя

11.1 частота вращения

число оборотов коленчатого вала в определенный период времени

ПРИМЕЧАНИЕ В случае свободнопоршневого двигателя скорость выражается как число циклов в минуту частей, имеющих возвратно-поступательное движение.

**11.1.1
maximum continuous speed**
maximum engine speed at which the engine is allowed to run continuously at the continuous power declared by the manufacturer for a particular application

**11.1.1
vitesse maximale continue**
vitesse maximale à laquelle un moteur est autorisé à fonctionner en continu, à la puissance continue déclarée par le fabricant pour une application particulière

**11.1.1
максимальная длительная скорость**
максимальная скорость, при которой двигатель может работать длительное время при длительной мощности, объявленной изготовителем для определенного применения

**11.1.2
declared speed**

engine speed at which the engine delivers the declared power

**11.1.2
vitesse déclarée**

vitesse à laquelle le moteur génère la puissance déclarée

**11.1.2
объявленная скорость**

скорость, при которой двигатель развивает мощность, объявленную изготовителем

**11.1.3
overload speed**

engine speed at which the engine delivers the overload power declared by the manufacturer

**11.1.3
vitesse de surcharge**

vitesse à laquelle le moteur délivre la puissance de surcharge déclarée par le fabricant

**11.1.3
скорость перегрузки**

скорость, при которой двигатель развивает мощность перегрузки, объявленную изготовителем

**11.1.4
idling speed**

steady state engine speed without load

**11.1.4
vitesse de ralenti**

vitesse en régime permanent du moteur fonctionnant à vide

**11.1.4
скорость холостого хода**

установившаяся скорость двигателя без нагрузки

NOTE This is also known as the "no load speed".

NOTE Cette vitesse est également connue sous le nom de «vitesse à vide».

**11.1.5
firing speed**

engine speed to which an engine must be accelerated from rest, by the use of an external supply of energy separate from the fuel feed system before it become self-sustaining

**11.1.5
vitesse d'allumage**

vitesse à laquelle un moteur doit être accéléré, depuis l'arrêt, au moyen d'une source extérieure d'énergie indépendante de l'alimentation normale en combustible, avant que le mouvement du moteur s'entretienne lui-même

**11.1.5
пусковая скорость вращения**

скорость, которая должна быть сообщена двигателю, находящемуся в состоянии покоя внешним источником энергии, отличным от энергии основного топлива, для обеспечения самостоятельной работы двигателя

**11.2
mean piston speed**

mean velocity of the piston, calculated as twice the product of the stroke and the engine speed

**11.2
vitesse moyenne du piston**

vitesse moyenne du piston, calculée comme deux fois le produit de la course par la vitesse du moteur

**11.2
средняя скорость поршня**

среднее значение скорости поршня, определенное как удвоенное произведение хода поршня на скорость двигателя

12 Torque

**12.1
torque**

brake torque
turning moment delivered by the engine at a driving shaft

12 Couple

**12.1
couple au frein**

moment de rotation exercé par le moteur sur l'arbre moteur

12 Крутящий момент

**12.1
момент**

крутящий момент
вращающий момент, передаваемый двигателем на вал отбора мощности

12.2 breakaway torque

driving torque that has to be applied to the flywheel or the crankshaft to overcome the static frictional resistance of the main running gear and of the essential dependent auxiliaries at the beginning of rotation

NOTE The preferred term should be "static friction torque". "Unsticking torque" is also used.

12.3 cranking torque

sum of cranking resistance torque and acceleration torque

12.3.1 cranking resistance torque

driving torque required to overcome the frictional resistance of the main running gear, the working cycle losses and the torque required by the essential dependent auxiliaries in order to maintain a constant engine speed after a given period of time from the beginning of rotation

12.3.2 acceleration torque

torque required to accelerate the main running gear and the essential dependent auxiliaries during the speed acceleration period from the beginning of rotation

13 Power

13.1 indicated power

total power developed in the working cylinders as a result of the pressure of the working medium acting on the pistons

12.2 couple de démarrage

couple moteur qui doit être appliqué au volant ou au vilebrequin pour surmonter la résistance de friction statique des mécanismes principaux et des auxiliaires dépendants essentiels, en début de rotation

NOTE On lui préfère le terme de «couple à friction statique». «Couple de décollage» est également utilisé.

12.3 couple de transmission

somme du couple de résistance au démarrage et du couple d'accélération

12.3.1 couple de résistance au démarrage

couple moteur requis pour surmonter la résistance de friction des mécanismes principaux, les pertes de cycle ainsi que le couple requis par les auxiliaires dépendants essentiels, afin de maintenir une vitesse de moteur constante, après une période donnée à partir du début de rotation

12.3.2 couple d'accélération

couple requis pour accélérer les mécanismes principaux et les auxiliaires dépendants essentiels, durant la période d'accélération, à partir du début de rotation

13 Puissance

13.1 puissance indiquée

puissance totale développée dans les cylindres moteurs, résultant de la pression du fluide de travail agissant sur les pistons

12.2 предельный крутящий момент

крутящий момент на ведомом валу, прикладываемый к маховику или к коленчатому валу с тем, чтобы в начале вращения преодолеть сопротивление статического трения основного передаточного механизма и необходимого вспомогательного оборудования

ПРИМЕЧАНИЕ Более предпочтительный используемый термин — „момент статического трения“.

12.3 момент прокрутки

сумма момента сопротивления проворачиванию и момента разгона

12.3.1 сопротивление пусковому крутящему моменту

крутящий момент на ведомом валу, необходимый для преодоления трения основного передаточного механизма, потерь при рабочем цикле и для удовлетворения потребности в крутящем моменте у необходимого вспомогательного оборудования с тем, чтобы поддерживать постоянную скорость двигателя в течении заданного периода времени с начала вращения

12.3.2 крутящий момент на режиме ускорения

крутящий момент, необходимый для преодоления инерции основного передаточного механизма и существенного вспомогательного оборудования в течение периода ускорения от начала вращения

13 Мощность

13.1 индикаторная мощность

полная мощность, развиваемая в рабочих цилиндрах в результате давления рабочего тела, действующего на поршни

13.1.1 indicator diagram

a diagram representing the variation of pressure of the working medium in a cylinder throughout a working cycle

13.1.1 diagramme indiqué

diagramme représentant la variation de pression, dans un cylindre, du fluide de travail pendant un cycle

13.1.1 индикаторная диаграмма

диаграмма, показывающая изменение давления рабочего тела в цилиндре в течение рабочего цикла

13.2 brake power

power or the sum of the powers measured at the driving shaft or shafts

13.2 puissance au frein

puissance ou somme des puissances mesurées sur l'arbre ou les arbres moteurs

13.2 тормозная мощность

мощность или сумма мощностей измеренная на валу или валах отбора мощности

13.2.1 brake mean effective pressure

work done per working cycle corresponding to the brake power divided by the engine swept volume

13.2.1 pression moyenne effective au frein

travail développé par cycle moteur correspondant au rapport de la puissance au frein à la cylindrée du moteur

13.2.1 тормозное среднее эффективное давление

отношение работы за рабочий цикл, соответствующей тормозной мощности, к рабочему объему двигателя

13.2.2 brake thermal efficiency

brake power divided by the rate of supply of heat energy to an engine as fuel

13.2.2 rendement thermique au frein

rapport de la puissance au frein au débit d'énergie calorifique fourni au moteur par le combustible

13.2.2 тормозной термический КПД

отношение тормозной мощности к количеству тепловой энергии, введенной с топливом в двигатель

NOTE The heat energy of the fuel should be considered as the product of the mass of fuel and its lower calorific value.

NOTE La quantité d'énergie calorifique du combustible est considérée comme le produit de la masse par son pouvoir calorifique inférieur

ПРИМЕЧАНИЕ Тепловая энергия топлива должна рассматриваться как произведение массы топлива на его низшую теплотворную способность.

13.3 mechanical efficiency

brake power divided by the indicated power

13.3 rendement mécanique

rapport de la puissance au frein à la puissance indiquée

13.3 механический КПД

отношение эффективной мощности к индикаторной мощности

13.4 load

a general term describing the magnitude of the "power" or "torque" demanded from the engine by its driven machinery and usually expressed relative to a declared power or torque

13.4 charge

terme général définissant la valeur de la puissance demandée et/ou du couple demandé au moteur par les machines qu'il entraîne et habituellement exprimé en fraction de la puissance déclarée ou du couple déclaré

13.4 нагрузка

общий термин, характеризующий величину „мощности“ и/или „момента“, требуемую для привода от двигателя и обычно выражаемую по отношению к объявленной мощности или моменту

NOTE The term "load" is physically imprecise and should be avoided. For quantitative purposes, the terms "power" or "torque" should be used instead of "load", together with a statement of speed.

NOTE Du fait de son imprécision physique, il convient d'éviter le terme de «charge». Pour des utilisations chiffrées, les termes de «puissance» ou de «couple» doivent être employés au lieu du terme de «charge», en mentionnant simultanément la vitesse.

ПРИМЕЧАНИЕ Термин „нагрузка“ физически не точен и его следует избегать. Для количественной оценки вместо термина „нагрузка“ следует использовать термин „мощность“ или „крутящий момент“ наряду с указанием скорости.

**13.5
friction power**

power necessary to overcome mechanical friction and to supply energy for all essential dependent auxiliaries

**13.5
puissance de friction**

puissance nécessaire pour surmonter la friction mécanique et fournir l'énergie à tous les auxiliaires dépendants essentiels

**13.5
мощность механических потерь**

мощность, необходимая для преодоления механического трения и для обеспечения энергией всего существенного зависимого оборудования

**13.6
indicated thermal efficiency**

ratio of the indicated power to the rate of supply of heat energy to an engine as fuel

**13.6
rendement thermique indiqué**

rapport de la puissance indiquée au débit d'énergie calorifique fourni au moteur par le combustible

**13.6
индикаторный КПД**

отношение теплоты преобразованной в индикаторную работу к теплоте, подводимой с топливом

**13.7
heat emission**

heat emitted from an engine by radiation, convection and conduction into the surrounding atmosphere

**13.7
émission calorifique**

chaleur émise à partir d'un moteur par rayonnement, convection et conduction, dans l'atmosphère environnante

**13.7
теплоотдача**

тепло, исходящее от двигателя в виде радиации, конвекции, теплопроводности в окружающий воздух

14 Consumption

**14.1
fuel consumption**

quantity of fuel consumed by an engine per unit of time

14 Consommation

**14.1
consommation de combustible**

quantité de combustible consommée par un moteur, par unité de temps

14 Расход

**14.1
расход топлива**

количество топлива, расходуемого двигателем в единицу времени

**14.2
specific fuel consumption**

quantity of fuel consumed by an engine per unit of power and time

**14.2
consommation spécifique de combustible**

quantité de combustible consommée par un moteur, par unité de puissance et de temps

**14.2
удельный расход топлива**

количество топлива, расходуемого двигателем на единицу мощности и времени

NOTE While for engines which burn liquid fuel, the fuel consumption and specific fuel consumption are normally expressed in terms of the mass of fuel, for gas engines it is normal to quote fuel consumption either in units of energy or as a volume at a specific temperature and pressure, together with the calorific value of the fuel.

NOTE Alors que, pour les moteurs brûlant un combustible liquide, la consommation de combustible et la consommation spécifique de combustible sont normalement exprimées en termes de quantité de combustible, pour les moteurs à gaz, elle est normalement exprimée soit en unités d'énergie, soit en unité de volume, à la température et à la pression spécifiques, accompagnée de la valeur calorifique du combustible.

ПРИМЕЧАНИЕ Для двигателей, работающих на жидком топливе, расход топлива и удельный расход топлива обычно выражаются в терминах массы топлива. Для газовых двигателей обычно расход топлива определяют в единицах энергии или объема при определенной температуре и давлении с учетом теплотворной способности.

14.3**lubricating oil consumption**

quantity of lubricating oil consumed by an engine per unit of time

14.3**consommation d'huile de lubrification**

quantité d'huile de lubrification consommée par un moteur, par unité de temps

14.3**расход смазочного масла**

количество смазочного масла, расходующегося двигателем в единицу времени

14.4**specific lubricating oil consumption**

quantity of lubricating oil consumed by an engine per unit of power and time

14.4**consommation spécifique d'huile de lubrification**

quantité d'huile de lubrification consommée par un moteur, par unité de puissance et de temps

14.4**удельный расход смазочного масла**

количество смазочного масла, расходующегося двигателем на единицу мощности и времени

14.5**heat consumption**

rate of supply of heat energy to an engine per unit of time

NOTE Heat consumption is calculated as the product of fuel consumption (14.1) and lower calorific value.

14.5**consommation calorifique**

taux d'alimentation en énergie calorifique d'un moteur, par unité de temps

NOTE La consommation calorifique est calculée comme le produit de la consommation de combustible (14.1) par la valeur calorifique inférieure.

14.5**расход теплоты**

количество тепловой энергии, подводимой к двигателю в единицу времени

ПРИМЕЧАНИЕ Расход теплоты рассчитывается как произведение расхода топлива (14.1) на нижнюю теплотворную способность.

14.6**specific heat consumption**

rate of supply of heat energy to an engine per unit of power and time

NOTE The specific heat consumption is given a subscript according to the kind of power to which it refers.

14.6**consommation calorifique spécifique**

taux d'alimentation en énergie calorifique d'un moteur, par unité de puissance et de temps

NOTE La consommation calorifique spécifique se voit attribuer un indice, selon le type de puissance auquel elle renvoie.

14.6**удельный расход теплоты**

количество тепловой энергии, подводимой к двигателю на единицу мощности и времени

ПРИМЕЧАНИЕ Удельный расход теплоты рассчитывается как произведение расхода топлива (14.1) на нижнюю теплотворную способность.

15 Pressures**15.1****compression pressure in a cylinder**

maximum pressure of the working medium present in a cylinder, at momentary fuel cut off or ignition switch off

15 Pressions**15.1****pression de compression dans un cylindre**

pression maximale du fluide de travail contenu dans un cylindre, lors de coupures momentanées d'alimentation ou d'allumage

15 Давления**15.1****давление сжатия в цилиндре**

максимальное давление рабочей среды, находящейся в цилиндре, при кратковременных перерывах подачи топлива или зажигания

15.2

maximum cylinder pressure

maximum pressure of the working medium present in a cylinder attained during a working cycle

NOTE This pressure is also known as "peak pressure".

15.2

pression maximale de combustion

pression maximale du fluide contenu dans le cylindre pendant le cycle de travail

NOTE Cette pression est également appelée «pression de crête».

15.2

максимальное давление в цилиндре

максимальное давление рабочей среды, находящейся в цилиндре, во время рабочего цикла

ПРИМЕЧАНИЕ Это давление обозначается также как „пиковое давление”.

15.3

ambient pressure

pressure level of the atmosphere in the vicinity of where the engine takes its air

15.3

pression ambiante

pression atmosphérique à proximité de l'endroit où le moteur prélève son air

15.3

давление окружающей среды

атмосферное давление поблизости места, где подается воздух к двигателю

15.4

inlet pressure

arithmetic mean absolute intake pressure at engine or pressure charger inlet

15.4

pression d'aspiration

moyenne arithmétique de la pression d'aspiration absolue à l'entrée du moteur ou du compresseur

15.4

давление на входе

среднее арифметическое абсолютного давления на входе двигателя или компрессора

15.5

boost pressure

arithmetic mean charge air pressure after a pressure charger

NOTE When the boost pressure is only slightly above atmospheric pressure, the term "scavenging pressure" is used in the case of two-stroke cycle engines.

15.5

pression de suralimentation

moyenne arithmétique de la pression d'air après un compresseur

NOTE Lorsque la pression de suralimentation n'est que légèrement supérieure à la pression atmosphérique, le terme «pression de balayage» est parfois employé.

15.5

давление наддува

среднее арифметическое давления воздуха после компрессора

ПРИМЕЧАНИЕ Когда давление наддува только немного выше атмосферного давления, применяется иногда термин „давление развтывания”.

15.6

exhaust back pressure

arithmetic mean of the pressure in the exhaust manifold or after the turbine

15.6

contre-pression à l'échappement

moyenne arithmétique de la pression dans le collecteur d'échappement ou après la turbine

15.6

давление выпуска

среднее арифметическое давления на выпуске или после турбины

16 Temperatures

16.1

ambient temperature

temperature level of the atmosphere in the environment of the engine installation

16 Températures

16.1

température ambiante

température de l'atmosphère à proximité de l'installation du moteur

16 Температуры

16.1

температура окружающей среды

уровень атмосферной температуры в месте установки двигателя

16.2

inlet temperature

temperature of the air entering an engine measured at a specific point in the inlet ducting

16.2

température d'aspiration

température de l'air admis dans un moteur, mesurée en un point donné de l'organe d'aspiration du moteur

16.2

температура на входе

температура воздуха, поступающего в двигатель, измеренная в определенной точке во впускном трубопроводе

16.3 minumum engine starting temperature

lowest site temperature at which an engine equipped with essential dependent auxiliaries can be brought to a self sustained speed under stated starting conditions within a given period of time after actuating the starting device

NOTE Fluid lubricants, fuels and coolants are anticipated. The value of this temperature depends on whether a starting aid is used. For engines without preheating the lowest site temperature assumes that the engine has been completely cooled down to this temperature.

16.3 température minimale de démarrage du moteur

température la plus basse du site à laquelle un moteur, équipé des auxiliaires dépendants essentiels, peut être porté à une vitesse autonome, dans des conditions de démarrage spécifiées et un laps de temps donné, après avoir activé le dispositif de démarrage

NOTE Les lubrifiants liquides, combustibles et liquides de refroidissement sont prévus. La valeur de cette température dépend de l'utilisation ou non d'une aide au démarrage. Pour les moteurs sans préchauffage, la température la plus basse du site suppose que le moteur a été complètement refroidi jusqu'à cette température.

16.3 минимальная температура пуска двигателя

минимальная местная температура, при которой скорость двигателя, оснащенного существенным зависимым вспомогательным оборудованием, автоматически поддерживается в установленных параметрах пуска в течение заданного времени после приведения в действие устройства пуска

ПРИМЕЧАНИЕ При этом жидкие смазки, топлива и хладагенты должны быть предварительно подготовлены. Величина этой температуры зависит от использования вспомогательных средств пуска, если таковые применяются. Для двигателей без предварительного подогрева минимальная местная температура – это та температура, до которой двигатель полностью охлаждается

16.4 exhaust temperature

mean temperature of the exhaust gas leaving the cylinder

16.4 température à l'échappement

température moyenne des gaz d'échappement quittant le cylindre

16.4 температура на выходе

средняя температура выхлопных газов, выходящих из цилиндра

17 Design arrangement

17 Dispositions d'ensemble

17 Конструктивное исполнение

17.1 single-acting engine

an engine in which combustion takes place on only one and the same side of each working piston

17.1 moteur à simple effet

moteur dans lequel la combustion agit sur un seul et même côté de chaque piston moteur

17.1 двигатель простого действия

двигатель, в котором сгорание происходит только с одной стороны каждого рабочего поршня

17.2 double-acting engine

an engine in which combustion takes place alternately on either side of each working piston

17.2 moteur à double effet

moteur dans lequel la combustion agit alternativement sur l'un ou l'autre côté de chaque piston moteur

17.2 двигатель двойного действия

двигатель, в котором сгорание происходит попеременно то с одной, то с другой стороны каждого рабочего поршня

17.3 opposed-piston engine

an engine, having in each cylinder two mechanically connected working pistons running in substantially opposite directions, with the working medium between them

17.3 moteur à pistons opposés

moteur ayant dans chaque cylindre deux pistons moteurs reliés mécaniquement, se déplaçant globalement dans des sens opposés, entre lesquels se situe le fluide de travail

17.3 двигатель с противоположно движущимися поршнями

двигатель, имеющий в каждом цилиндре по два механически связанных рабочих поршня, движущихся в противоположных направлениях, с находящимися между ними рабочим телом

**17.4
trunk-piston engine**

an engine in which each connecting rod is hinged directly to its working piston, which transmits to the cylinder wall the side thrust caused by angularity of the connecting rod

**17.4
moteur à piston fourreau**

moteur dans lequel chaque bielle s'articule directement sur son piston moteur, lequel transmet à la paroi du cylindre l'effort latéral causé par l'obliquité de la bielle

**17.4
тронковый двигатель**

двигатель, в котором каждый шатун соединяется непосредственно с рабочим поршнем, передающим на стенку цилиндра боковую силу, вызванную наклоном шатуна

**17.5
cross head engine**

an engine in which the side thrust caused by the angularity of the connecting rod is transmitted through a linking mechanism (cross-head) to guides fixed outside the cylinder

**17.5
moteur à crosse**

moteur dans lequel l'effort causé par l'obliquité de la bielle est transmis par l'intermédiaire d'une pièce coulissante (crosse) à des glissières fixées en dehors du cylindre

**17.5
крейцкопфный двигатель**

двигатель, в котором боковая сила, вызванная наклоном шатуна, передается через скользящую деталь (крейцкопф) на направляющие, закрепленные вне цилиндра

**17.6
unidirectional engine**

an engine in which the crankshaft is designed to always rotate in the same direction

**17.6
moteur non réversible**

moteur dont le vilebrequin est conçu pour toujours tourner dans le même sens

**17.6
нереверсивный двигатель**

двигатель, в котором коленчатый вал вращается всегда в одном направлении

NOTE This can also be referred to as an "irreversible engine".

**17.7
direct reversing engine**

an engine in which the direction of rotation may be changed by the operation of a control device

**17.7
moteur réversible**

moteur dont le sens de rotation peut être changé au moyen d'un système de commande

**17.7
реверсивный двигатель**

двигатель, у которого направление вращения может быть изменено при помощи управляющего устройства

**17.8
turbocompound engine**

an engine in which the power is generated by multistage expansion of the working medium in an RIC engine and a power turbine

**17.8
moteur à turbomélange**

moteur dans lequel la puissance est générée par la dilatation multiétagée du fluide moteur dans un moteur alternatif à combustion interne et par une turbine

**17.8
турбокомпаундный двигатель**

двигатель, у которого энергия вырабатывается в ходе многоступенчатого расширения рабочего тела в поршневом ДВС и в силовой турбине

18 Cylinder arrangement

**18.1
cylinder row**

an arrangement of cylinders in which the pistons are connected to the same crankpin of the crankshaft

18 Disposition des cylindres

**18.1
tranche de cylindres**

ensemble de cylindres dont les pistons sont reliés à la même manivelle du vilebrequin

18 Расположение цилиндров

**18.1
звезда цилиндров**

расположение цилиндров, поршни которых присоединены к одной шейке коленчатого вала

18.2

cylinder bank

an arrangement of cylinders in which the centre line of the crankshaft journals lies in or is parallel to the plane containing the centre line of the engine cylinders, all cylinders being on the same side of the crankshaft

18.2

ligne de cylindres

ensemble de cylindres d'un même côté du vilebrequin et dont les axes sont dans un même plan parallèle à l'axe des tourillons du vilebrequin, ou passent par cet axe

18.2

ряд цилиндров

расположение цилиндров, при котором ось коленчатого вала находится в плоскости, проходящей через оси цилиндров или параллельна ей, причем все цилиндры расположены с одной стороны коленчатого вала

18.3

in-line engine

an engine with one cylinder bank

18.3

moteur en ligne

moteur à une ligne de cylindres

18.3

однорядный двигатель

двигатель с одним рядом цилиндров

18.4

vertical engine

an engine with one or more cylinder banks each located in a vertical plane above its crankshaft

18.4

moteur vertical

moteur à une ou à plusieurs lignes de cylindres, chacune située dans un plan vertical, au-dessus de son vilebrequin

18.4

вертикальный двигатель

двигатель с одним или более рядами цилиндров, каждый из которых расположен в вертикальной плоскости над своим коленчатым валом

18.5

horizontal engine

an engine with one or more cylinder banks each located in a horizontal plane

18.5

moteur horizontal

moteur à une ou à plusieurs lignes de cylindres, chacune située dans un plan horizontal

18.5

горизонтальный двигатель

двигатель с одним или более рядами цилиндров, каждый из которых расположен в горизонтальной плоскости

18.6

inclined engine

an engine with one cylinder bank which is located in an inclined plane lying between the vertical and horizontal planes through the crankshaft

18.6

moteur incliné

moteur à une ligne de cylindres, située dans un plan incliné par rapport aux plans horizontal et vertical passant par l'axe du vilebrequin

18.6

наклонный двигатель

двигатель с одним рядом цилиндров, расположенном в наклонной плоскости, лежащей между вертикальной и горизонтальной плоскостями, проходящими через коленчатый вал

18.7

inverted engine

an engine with one or more cylinder banks each located in a vertical plane below its crankshaft

18.7

moteur inversé

moteur à une ou à plusieurs lignes de cylindres, chacune située dans un plan au-dessous de son vilebrequin

18.7

перевернутый двигатель

двигатель с одним или более рядами цилиндров, каждый из которых расположен в вертикальной плоскости под своим коленчатым валом

18.8

twin-bank engine

an engine with two parallel cylinder banks and two crankshafts

18.8

moteur en double ligne

moteur à deux lignes parallèles de cylindres et à deux vilebrequins

18.8

двухрядный двигатель

двигатель с двумя параллельными рядами цилиндров и двумя коленчатыми валами

18.9

V-engine

an engine with two cylinder banks inclined at an angle to each other and with one crankshaft

18.9.1

V-angle delta

Δ

angle between two planes containing the centre lines of the engine cylinders perpendicular to the crankshaft

$(0^\circ < \Delta < 180^\circ)$

18.9.2

cylinder offset

distance measured parallel to the crankshaft, between the centre lines of two pistons on opposite sides of the V of the engine that have connecting rods that work on the same crank pin

18.10

horizontally opposed engine

an engine with two cylinder banks located in the same plane on opposite sides of the crankshaft

18.11

broad-arrow engine

an engine with more than two cylinder banks inclined at an angle to each other and with one crankshaft, the inclined angle between the extreme banks being less than 180°

NOTE A broad arrow engine with three cylinder banks is known as a "W-engine".

18.12

X-engine

an engine with one crankshaft having four cylinder banks arranged in two planes, inclined at an angle to each other, the two banks in each plane being on opposite sides of the crankshaft

18.9

moteur en V

moteur à deux lignes de cylindres, faisant un certain angle entre elles, à un seul vilebrequin

18.9.1

angle de V

Δ

angle formé par les deux plans contenant les axes des cylindres du moteur et perpendiculaires au vilebrequin

$(0^\circ < \Delta < 180^\circ)$

18.9.2

décalage des cylindres

distance, mesurée parallèlement au vilebrequin, entre les axes de deux pistons situés sur deux côtés opposés du V du moteur, dont les bielles fonctionnent sur le même maneton de vilebrequin

18.10

moteur à cylindres opposés horizontalement

moteur à deux lignes de cylindres, situées dans un même plan, de part et d'autre du vilebrequin

18.11

moteur en éventail

moteur à plus de deux lignes de cylindres inclinées les unes par rapport aux autres, l'angle compris entre les deux lignes extrêmes étant inférieur à 180°

NOTE Le moteur en éventail à trois rangées de cylindres est connu sous le nom de «moteur en W».

18.12

moteur en X

moteur à un seul vilebrequin ayant quatre lignes de cylindres, disposées en deux plans faisant un certain angle entre eux, les deux lignes de chaque plan étant de part et d'autre du vilebrequin

18.9

V-образный двигатель

двигатель с двумя рядами цилиндров, наклоненных под углом друг к другу, с одним коленчатым валом

18.9.1

угол развала

Δ

угол между двумя плоскостями, содержащими центральные линии цилиндров двигателя, перпендикулярные коленчатому валу

$(0^\circ < \Delta < 180^\circ)$

18.9.2

смещение цилиндров

расстояние вдоль коленчатого вала, между осевыми линиями двух поршней на противоположных сторонах V-образного двигателя, с шатунами, расположенными на одной шейки коленчатого вала

18.10

горизонтальный оппозитный двигатель

двигатель с двумя рядами цилиндров, расположенных в одной плоскости на противоположных сторонах коленчатого вала

18.11

веерный двигатель

двигатель с более, чем двумя рядами цилиндров, наклоненных под углом друг к другу, с одним коленчатым валом, причем угол наклона между внешними рядами менее 180°

ПРИМЕЧАНИЕ Веерный двигатель с тремя рядами цилиндров известен как „W-образный двигатель“.

18.12

X-образный двигатель

двигатель с одним коленчатым валом и четырьмя рядами цилиндров, расположенными в двух плоскостях, наклоненных под углом друг к другу, по два ряда в каждой плоскости с противоположных сторон коленчатого вала