**DEFINICJE W ZAKRESIE CERTYFIKACJI**

Załącznik nr 2.5 do WET

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Całkowita masa pojazdu** | Aktualna waga załadowanego pojazdu wraz z płynami i całym osprzętem, podana w odpowiedniej skali (dane metryczne np.: tona. Waga musi być wyszczególniona w wierszach GG i II i musi być aktualna w trakcie przygotowywania transportu. |
|  | **Dopuszczalna masa całkowita UiSW** | Waga, jaką przedstawia producent pojazdu jako waga max., do której pojazd został zaprojektowany. |
|  | **Nacisk na oś** | Aktualny nacisk na pojedynczą oś załadowanego pojazdu. |
|  | **Dopuszczalny nacisk na oś** | Max. nacisk na pojedynczą oś do jakiego pojazd został zaprojektowany. |
|  | **M Factor – czynnik M** | Czynnik M jest wymagany do certyfikacji przy wykorzystaniu samolotu C5. Czynnik ten powinien być wskazany przez producenta opon. Nie może on być większy niż:1. Czynnik M jest wskaźnikiem procentowym bieżnika opony, który ma kontakt z podłożem, w ramach długości śladu opony. Dopuszczalny jest też również wizerunek śladu opony wykonany na otwartej przestrzeni. Dodatkowo, jeśli opony są napompowane powyżej 100 psi (6,81 atm), należy poinformować ATTLA o możliwości obniżenia ciśnienia powietrza w oponach poprzez spuszczenie powietrza, do ciśnienia mniejszego lub równego 100 psi (6,81 atm) i pozostaje w ramach tolerancji, wskazanej przez producenta UiSW, w zakresie bezpiecznej jazdy obciążonego pojazdu przy obniżonym ciśnieniu powietrza w oponach.
 |
|  | **Uchwyty transportowe** | Ocena wytrzymałości każdego uchwytu transportowego musi być dostarczona. Zdolności te powinny być opisywane w trzech wymiarach (x, y, z). |
|  | **Wheelbase** | Wheelbase jest to odległość do połowy podwójnej tylnej osi, do środkowej osi do potrójnej tylnej osi, do środka w poczwórnej tylnej osi, itd. Pojazdy tylko z dwiema osiami – odległość między nimi (od środka osi). |
|  | **Język wagi (TW)**  | Termin związany z holowaniem. Waga języka to tylko jeden z wielu warunków holowania. Jest to skierowana w dół siła, w taki sposób, że język przyczepy dotyka zaczepu do holowania pojazdu. Większość ekspertów zgadza się, że dopuszczalna masa język dla każdej przyczepy znajduje się gdzieś pomiędzy 9 a 15% brutto masy przyczepy (GTW). Jeśli język przyczepy nie wywiera wystarczającej siły skierowanej w dół na haku pojazdu (zbyt mała waga języka) – może to spowodować kołysanie przyczepy. Jeśli waga języka jest zbyt duża, może dojść do uszkodzenia zaczepu holowniczego. Jeśli język jest zbyt lekki, trzeba przenieść część ładunków do przodu przyczepy. Jeśli język jest zbyt ciężki, trzeba obciążenia przesunąć do tyłu przyczepy.  |