

- 2.6.12. Klasa j Ucha dyszla, które montuje się do dyszli do przyczepy w celu połączenia z dyszlem do ciągnika (klasa i).
- 2.6.13. Klasa q Górne sprzęgi dyszlowe nie obracające się wokół osi wzdłużnej.
- 2.6.14. Klasa r Ucho dyszla, obracane wokół osi wzdłużnej, o przekroju kołowym, mocowane do dyszla przyczep w celu połączenia z nieobrotowymi górnymi sprzęgami dyszłowymi (klasa q).
- 2.6.15. Klasa s Urządzenia i elementy sprzęgające, które nie odpowiadają żadnej z klas od a do r, są używane do specjalnych zastosowań i są ogólnie objęte istniejącymi normami krajowymi lub międzynarodowymi (stosowanymi wyłącznie w niektórych państwach).

2.7. „Układy zdalnego sterowania” oznaczają urządzenia i elementy, które umożliwiają obsługiwanie urządzenia sprzęgającego z boku pojazdu lub z kabiny kierowcy pojazdu.

2.8. „Sygnalizacja zdalna” oznacza urządzenia i elementy sygnalizujące, że nastąpiło sprzężenie i urządzenia blokujące zadziały.

2.9. „Typ mechanicznego urządzenia lub elementu sprzęgającego” oznacza urządzenie lub element, które nie różni się pod względem następujących podstawowych aspektów:

2.9.1. znak towarowy lub nazwa handlowa wytwórcy lub dostawcy;

2.9.2. klasa urządzenia sprzęgającego zgodnie z określeniem w pkt 2.6;

2.9.3. kształt zewnętrzny, główne wymiary lub podstawowe różnice konstrukcyjne, łącznie z użytym materiałem; oraz

2.9.4. Wartości charakterystyczne D, D_c, S, A_v oraz V określone w pkt 2.10.

2.10. Wartości charakterystyczne D, D_c, S, A_v oraz V określa się lub wyznacza następująco:

2.10.1. Wartość D lub D_c jest teoretyczną wartością odniesienia dla sił poziomych w pojeździe ciągnącym i przyczepie i stanowi podstawę obciążeń poziomych w testach dynamicznych.

W przypadku mechanicznych urządzeń i elementów sprzęgających nieprzeznaczonych do przenoszenia obciążeń pionowych wartość ta wynosi:

$$D = g \frac{T \cdot R}{T + R} \text{ [kN]}$$

W przypadku mechanicznych urządzeń i elementów sprzęgających nadających się do przyczep ze sztywnym dyszlem określonych w pkt 2.12, wartość ta wynosi:

$$D_c = g \frac{T \cdot C}{T + C} \text{ [kN]}$$

gdzie:

T jest technicznie dopuszczalną maksymalną masą w tonach pojazdu ciągnącego. W stosownych przypadkach łącznie z obciążeniem pionowym przyczepy ze sztywnym dyszlem. ⁽³⁾

R oznacza technicznie dopuszczalną maksymalną masę, w tonach, przyczepy z dyszlem ruchomym w płaszczyźnie pionowej lub naczepy.³

C oznacza masę, w tonach, przenoszoną na podłoże przez oś lub osie przyczepy ze sztywnym dyszlem, jak określono w pkt 2.12, sprzężonej z pojazdem ciągnącym i obciążonej technicznie dopuszczalną maksymalną masą.²

g oznacza przyspieszenie ziemskie (przyjmowane jako 9,81 m/s²)

S oznacza wartość określoną w pkt 2.10.2.

⁽³⁾ Masa T i R oraz technicznie dopuszczalna maksymalna masa mogą być większe niż dopuszczalna maksymalna masa przewidziana w przepisach krajowych.

- 2.10.2. Wartość S oznacza masę wyrażoną w kilogramach przyczepy ze sztywnym dyszlem określonej w pkt 2.12, o technicznie dopuszczalnej maksymalnej masie, oddziałującą pionowo na sprzęg w warunkach statycznych.³
- 2.10.3. Wartość A_v oznacza maksymalną dopuszczalną masę osi sterowanej w tonach w przypadku przyczep z dyszlami zamocowanymi zawiasowo.
- 2.10.4. Wartość V oznacza teoretyczną wartość odniesienia amplitudy siły pionowej oddziałującej na sprzęg, wytwarzanej przez przyczepę ze sztywnym dyszlem o technicznie dopuszczalnej maksymalnej masie przekraczającej 3,5 tony. Wartość V bierze się za podstawę sił pionowych w badaniach dynamicznych:

$$V = 1.44 \cdot 1.8 \frac{m}{s^2} \cdot C \text{ [kN]}$$

- 2.11. Symbole i definicje używane w załączniku 6 niniejszego regulaminu.

- A_v = maksymalna dopuszczalna masa osi sterowanej w tonach w przypadku przyczep z dyszlami zamocowanymi zawiasowo.
- C = masa przyczepy ze sztywnym dyszlem w tonach – zob. pkt 2.10.1 niniejszego regulaminu.
- D = wartość D w kN – zob. pkt 2.10.1 niniejszego regulaminu.
- D_c = Wartość D_c w kN dla przyczep ze sztywnym dyszlem – zob. pkt 2.10.1 niniejszego regulaminu.
- R = masa ciągniętego pojazdu w tonach – zob. pkt 2.10.1 niniejszego regulaminu.
- T = masa pojazdu ciągnącego w tonach – zob. pkt 2.10.1 niniejszego regulaminu.
- F_s = siła statyczna podnosząca w kN.
- F_h = składowa pozioma siły użytej w badaniu w kierunku osi wzdłużnej pojazdu, w kN.
- F_v = składowa pionowa siły użytej w badaniu, w kN.
- S = statyczne obciążenie pionowe, w kg.
- V = wartość V w kN – zob. pkt 2.10.4 niniejszego regulaminu.
- g = przyspieszenie ziemskie, przyjęte jako równe 9,81 m/s².
- $v_{\max}$ = $v_{\max}$ jest maksymalną prędkością konstrukcyjną, przy której urządzenie sprzęgające lub pojazd jest badane i homologowane zgodnie z niniejszym regulaminem.

Indeksy dolne:

- O = maksymalna siła próby
- U = minimalna siła próby
- s = siła statyczna
- h = poziomy
- p = pulsujący
- res = wypadkowa
- v = pionowy
- w = siła zmienna.

- 2.12. „Przyczepa ze sztywnym dyszlem” oznacza pojazd ciągnięty z jedną osią lub grupą osi, dyszlem, który nie jest w stanie obracać się względem pojazdu lub, ze względu na obecność układu zawieszenia (na przykład), może obracać się tylko w ograniczonym zakresie wokół jednej osi – równoległej do powierzchni drogi i prostopadłej do kierunku jazdy – i dlatego jest w stanie przenosić siły pionowe na pojazd ciągnący. Część masy takiej przyczepy obciąża pojazd ciągnący. Hydraulicznie regulowany dyszel przegubowy uznaje się za dyszel sztywny. ⁽⁴⁾

⁽⁴⁾ Masy T i R oraz technicznie dopuszczalna masa mogą być większe niż maksymalna dopuszczalna masa przewidziana w przepisach krajowych.