ACTE ADOPTATE DE ORGANISME CREATE PRIN ACORDURI INTERNAȚIONALE

Numai textele originale CEE-ONU au efect juridic în temeiul dreptului public internațional. Situația și data intrării în vigoare ale prezentului regulament se verifică în cea mai recentă versiune a documentului de situație al CEE-ONU TRANS/WP.29/343, disponibil la adresa: http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html

Regulamentul nr. 122 al Comisiei Economice pentru Europa din cadrul Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Specificații tehnice uniforme privind omologarea vehiculelor din categoriile M, N și O în ceea ce privește sistemele de încălzire ale acestora [2020/110]

Include toate textele valabile până la:

Suplimentul 5 la versiunea originală a regulamentului – Data intrării în vigoare: 15 octombrie 2019

CUPRINS

REGULAMENTUL

1. Domeniul de aplicare
2. Definiții: aspecte generale
3. Cererea de omologare
4. Omologarea
5. Partea I: Omologarea de tip a unui vehicul în ceea ce privește sistemul său de încălzire
6. Partea II: Omologarea unui sistem de încălzire în ceea ce privește siguranța sa funcțională
7. Modificarea și extinderea omologării de tip a unui vehicul sau a unei componente
8. Conformitatea producției
9. Sancțiuni în caz de neconformitate a producției
10. Încetarea definitivă a producției
11. Denumirile și adresele serviciilor tehnice care efectuează încercările de omologare și ale autorităților de omologare de tip

ANEXE

Anexa 1 – Fișe de informații și fișe de comunicare

Anexa 2 – Exemple de dispunere a mărcilor de omologare

Anexa 3 – Cerințe privind sistemele de încălzire cu recuperare a aerului

Anexa 4 – Procedură de încercare a calității aerului

Anexa 5– Procedură de încercare privind temperatura

Anexa 6 – Procedură de încercare privind emisiile de gaze de evacuare ale sistemelor de încălzire prin combustie

Anexa 7 – Cerințe suplimentare pentru sistemele de încălzire prin combustie

Anexa 8 – Cerințe de siguranță pentru sistemele de încălzire prin combustie alimentate cu GPL și pentru sistemele de încălzire cu GPL

Anexa 9 – Dispoziții suplimentare aplicabile anumitor vehicule astfel cum se precizează în ADR

1. DOMENIUL DE APLICARE

1.1. Prezentul regulament se aplică tuturor vehiculelor din categoriile M, N și O ([1]) care sunt dotate cu un sistem de încălzire.

Omologările de tip sunt acordate în conformitate cu:

1.2. Partea I – Omologarea de tip a unui vehicul în ceea ce privește sistemul său de încălzire.

1.3. Partea II – Omologarea unui sistem de încălzire în ceea ce privește siguranța sa funcțională.

2. DEFINIȚII: ASPECTE GENERALE

În sensul prezentului regulament:

2.1. „Vehicul” înseamnă un vehicul din categoria M, N sau O[1] care este dotat cu un sistem de încălzire.

2.2. „Producător” înseamnă persoana sau organismul responsabil în fața autorității de omologare pentru toate aspectele procesului de omologare de tip și pentru garantarea conformității producției. Persoana sau organismul menționat mai sus nu trebuie neapărat să ia parte la toate etapele producției vehiculului sau componentei care face obiectul procesului de omologare.

2.3. „Interior” înseamnă părțile interioare ale unui vehicul rezervate pasagerilor și/sau încărcăturii.

2.4. „Sistem de încălzire pentru habitaclu” înseamnă orice tip de dispozitiv destinat creșterii temperaturii în compartimentul pasagerilor.

2.5. „Sistem de încălzire pentru spațiul destinat încărcăturii” înseamnă orice tip de dispozitiv destinat creșterii temperaturii în spațiul destinat încărcăturii.

2.6. „Spațiul destinat încărcăturii” înseamnă partea interioară a unui vehicul rezervată încărcăturii, exclusiv habitaclul.

2.7. „Habitaclu” înseamnă partea interioară a unui vehicul rezervată conducătorului auto și pasagerilor.

2.8. „Combustibil gazos” înseamnă combustibilii care sunt în stare gazoasă în condiții de temperatură și presiune normală (288,2 K și 101,33 kPa), cum ar fi gazul petrolier lichefiat (GPL) și gazul natural comprimat (GNC)

2.9. „Supraîncălzire” înseamnă situația care apare când admisia de aer de încălzire către sistemul de încălzire prin combustie este complet blocată.

3. CEREREA DE OMOLOGARE

3.1. Cerere de omologare a unui tip de vehicul în ceea ce privește sistemul său de încălzire

3.1.1. Cererea de omologare a unui tip de vehicul cu privire la sistemul lui de încălzire se depune de către producătorul vehiculului sau de către reprezentantul său autorizat.

3.1.2. Aceasta trebuie să fie însoțită de documentele menționate mai jos, în trei exemplare, și de următoarele indicații:

3.1.2.1. o descriere detaliată a tipului de vehicul în ceea ce privește structura, dimensiunile, configurația și materialele utilizate;

3.1.2.2. desene ale sistemului de încălzire și ale dispunerii lui de ansamblu.

3.1.3. În partea 1 din apendicele 1 la anexa 1, este prezentat un model de fișă de informații.

3.1.4. Serviciului tehnic responsabil cu încercările de omologare de tip trebuie să i se prezinte un vehicul reprezentativ pentru tipul care urmează a fi omologat.

([1]) Astfel cum sunt definite în Rezoluția consolidată privind construcția vehiculelor (R.E.3.), document ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, para. 2. – http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

3.1.5. Dacă vehiculul supus procedurii de omologare este dotat cu un sistem de încălzire având o omologare de tip CEE, numărul omologării de tip și specificațiile de tip ale producătorului pentru tipul de sistem de încălzire în cauză trebuie incluse în cererea de omologare de tip a vehiculului.

3.1.6. Dacă vehiculul care este supus procedurii de omologare este dotat cu un sistem de încălzire fără o omologare de tip CEE, serviciului tehnic trebuie să i se transmită un sistem de încălzire reprezentativ pentru tipul supus procedurii de omologare.

3.2. Cerere de omologare a unui tip de sistem de încălzire

3.2.1. Cererea de omologare a unui tip de sistem de încălzire drept componentă trebuie depusă de producătorul sistemului de încălzire.

3.2.2. Aceasta trebuie să fie însoțită de documentele menționate mai jos, în trei exemplare, și de următoarele indicații:

3.2.2.1. o descriere detaliată a sistemului de încălzire în ceea ce privește structura, dimensiunile, configurația și materialele utilizate;

3.2.2.2. desene ale sistemului de încălzire și ale dispunerii lui de ansamblu.

3.2.3. În partea 1 din apendicele 2 la anexa 1, este prezentat un model de fișă de informații.

3.2.4. Serviciului tehnic trebuie să i se prezinte un sistem de încălzire reprezentativ pentru tipul pentru care se solicită omologarea.

3.2.5. Exemplarul trebuie marcat cu denumirea sau marca comercială a solicitantului, în mod clar și într-o manieră care să nu permită ștergerea.

4. OMOLOGAREA

4.1. Dacă tipul pentru care se solicită omologarea conform prezentului regulament corespunde cerințelor din partea (părțile) relevantă (relevante) a (ale) prezentului regulament, tipului respectiv i se acordă omologarea de tip.

4.2. Fiecărui tip omologat i se atribuie un număr de omologare. Primele două cifre ale acestuia (în prezent 00, corespunzătoare regulamentului în forma sa originală) indică seria de amendamente care cuprinde cele mai recente amendamente tehnice majore la regulament din momentul eliberării omologării. Aceeași parte contractantă nu poate atribui același număr unui alt tip de vehicul sau de sistem de încălzire care fac obiectul prezentului regulament.

4.3. Notificarea privind omologarea sau extinderea omologării de tip în conformitate cu prezentul regulament se comunică părților la acord care aplică prezentul regulament prin intermediul unui formular conform unuia dintre modelele din partea 2 din anexa 1 la prezentul regulament, după caz.

4.4. Pe fiecare vehicul conform cu un tip omologat în temeiul prezentului regulament și pe fiecare componentă furnizată separat conformă cu un tip omologat în temeiul prezentului regulament se aplică, în mod vizibil și într-un loc ușor accesibil, specificat în formularul de omologare, un cerc care înconjoară litera „E” urmată de numărul de identificare a țării care a acordat omologarea de tip ([2]).

4.5. În cazul unei omologări de tip a unei componente, se înscrie numărul prezentului regulament, urmat de litera „R”, de o liniuță și de numărul de omologare în conformitate cu punctul 4.2.

([2]) Numerele distinctive ale părților contractante la Acordul din 1958 sunt reproduse în anexa 3 la Rezoluția consolidată privind construcția vehiculelor (R.E.3), documentul ECE/TRANS/WP.29/78/Rev. 6, anexa 3 - http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

4.6. În cazul în care tipul este conform tipului omologat în temeiul unuia sau al mai multor regulamente anexate la acord, în țara care a acordat omologarea în conformitate cu prezentul regulament, simbolul specificat la punctul 4.2 nu trebuie repetat; în acest caz, regulamentul (regulamentelor) în temeiul căruia (cărora) cărora a fost acordată omologarea în țara care a acordat omologarea în temeiul prezentului regulament trebuie dispuse în coloane verticale situate la dreapta simbolului prevăzut la punctul 4.2.

4.7. Marca de omologare trebuie să fie perfect lizibilă și de nește rs.

4.8. În cazul unui vehicul, marca de omologare se amplasează lângă sau pe plăcuța cu date a vehiculului fixată de producător.

4.9. Anexa 2 la prezentul regulament oferă exemple de dispunere a mărcilor de omologare.

5. PARTEA I: OMOLOGAREA DE TIP A UNUI VEHICUL ÎN CEEA CE PRIVEȘTE SISTEMUL SĂU DE ÎNCĂLZIRE

5.1. Definiție

În sensul părții I a prezentului regulament:

5.1.1. „Tip de vehicul din punctul de vedere al sistemului de încălzire” înseamnă vehicule care nu diferă între ele din punct de vedere al unor aspecte esențiale, cum ar fi principiul (principiile) de funcționare al(e) sistemului de încălzire.

5.2. Specificații

5.2.1. Habitaclul oricărui vehicul trebuie să fie echipat cu un sistem de încălzire. Dacă un vehicul este dotat cu un sistem de încălzire pentru spațiul destinat încărcăturii, sistemul respectiv trebuie să respecte dispozițiile prezentului regulament.

5.2.2. Sistemul de încălzire al vehiculului supus omologării de tip trebuie să respecte cerințele tehnice precizate în partea II a prezentului regulament.

5.3. Cerințe privind instalarea pe vehicul a sistemelor de încălzire prin combustie, a celor electrice și pompelor de căldură.

5.3.1. Domeniul de aplicare

5.3.1.1. Sub rezerva dispozițiilor de la punctul 5.3.1.2, sistemele de încălzire se instalează în conformitate cu cerințele de la punctul 5.3.

5.3.1.2. Vehiculele din categoria O prevăzute cu sisteme de încălzire cu combustibil lichid sunt considerate conforme cu cerințele de la punctul 5.3.

5.3.2. Amplasarea încălzitorului

5.3.2.1. Părțile de caroserie sau orice alte componente aflate în apropierea sistemului de încălzire prin combustie trebuie să fie protejate de căldura excesivă și de posibila contaminare cu combustibil sau ulei.

5.3.2.2. Sistemul de încălzire nu trebuie să prezinte un risc de incendiu, nici măcar în caz de supraîncălzire. Această cerință se consideră a fi îndeplinită dacă instalația asigură o distanță adecvată față de toate piesele și o ventilație corespunzătoare, prin folosirea unor materiale ignifuge sau prin utilizarea ecranelor termice.

5.3.2.3. În cazul vehiculelor din categoriile M2 și M3, sistemul de încălzire prin combustie nu trebuie să fie amplasat în habitaclu. Totuși, se poate utiliza o instalație într-un înveliș închis eficace, care să respecte, de asemenea, condițiile de la punctul 5.3.2.2.

5.3.2.4. Eticheta menționată la punctul 4 din anexa 7 (sau un duplicat al acesteia) trebuie amplasată astfel încât să poată fi citită cu ușurință atunci când sistemul de încălzire prin combustie este montat pe vehicul.

5.3.2.5. La poziționarea sistemului de încălzire, trebuie să se ia toate măsurile de precauție rezonabile pentru a reduce la minim riscul de rănire și riscul de deteriorare a bunurilor personale.

5.3.3. Alimentarea cu combustibil a sistemelor de încălzire prin combustie

5.3.3.1. Orificiul de alimentare cu combustibil nu trebuie să fie situat în habitaclu și trebuie să fie dotat cu un bușon eficace care să prevină scurgerea combustibilului.

5.3.3.2. În cazul sistemelor de încălzire cu combustibil lichid, dacă există o sursă de alimentare cu combustibil separată de cea a vehiculului, trebuie să se marcheze clar tipul combustibilului și poziția orificiului de alimentare.

5.3.3.3. În dreptul orificiului de alimentare, trebuie să se aplice o notă care să indice faptul că sistemul de încălzire trebuie să fie închis înainte de realimentare. De asemenea, în manualul de utilizare furnizat de producător trebuie să se furnizeze instrucțiuni adecvate.

5.3.4. Sistemul de evacuare

5.3.4.1. Ieșirea gazelor de evacuare trebuie să fie amplasată astfel încât să împiedice intrarea în vehicul a acestora prin intermediul ventilatoarelor, admisiilor de aer încălzit sau prin deschiderea ferestrelor.

5.3.5. Admisia aerului de combustie a sistemelor de încălzire prin combustie

5.3.5.1. Aerul pentru camera de combustie a sistemului de încălzire nu trebuie să fie prelevat din habitaclul vehiculului.

5.3.5.2. Admisia aerului de combustie trebuie să fie amplasată sau protejată în așa fel încât blocarea cu deșeuri sau bagaje să fie cât mai puțin probabilă.

5.3.6. Admisia aerului de încălzire

5.3.6.1. Alimentarea cu aer de încălzire se poate face cu aer proaspăt sau recirculat și care trebuie extras dintr-o zonă curată, puțin susceptibilă a fi contaminată de gazele de eșapament emise de motorul de propulsie, de gazele de evacuare emise de sistemul de încălzire prin combustie sau de orice altă sursă din vehicul.

5.3.6.2. Conducta de admisie trebuie să fie protejată cu o sită sau prin orice alte mijloace adecvate.

5.3.7. Evacuarea aerului de încălzire

5.3.7.1. Toate conductele folosite pentru dirijarea aerului fierbinte în interiorul vehiculului trebuie să fie amplasate sau protejate în așa fel încât să nu poată provoca răni sau daune în cazul în care sunt atinse.

5.3.7.2. Ieșirea de evacuare a aerului trebuie să fie amplasată sau protejată în așa fel încât blocarea cu deșeuri sau bagaje să fie cât mai puțin probabilă.

5.3.8. Controlul automat al sistemului de încălzire prin combustie

5.3.8.1. Sistemul de încălzire trebuie să se întrerupă automat, iar alimentarea cu combustibil să fie oprită în maxim cinci secunde după oprirea motorului vehiculului. Dacă este deja activat un dispozitiv manual, sistemul de încălzire poate rămâne în funcțiune.

6. PARTEA II: OMOLOGAREA UNUI SISTEM DE ÎNCĂLZIRE ÎN CEEA CE PRIVEȘTE SIGURANȚA SA FUNCȚIONALĂ

6.1. Definiții

În sensul părții II din prezentul regulament:

6.1.1. „Sistem de încălzire” înseamnă orice tip de dispozitiv destinat creșterii temperaturii în interiorul unui vehicul, inclusiv orice spațiu destinat încărcăturii.

6.1.2. „Sistem de încălzire prin combustie” înseamnă un dispozitiv care utilizează direct combustibil lichid sau gazos și care nu utilizează căldura reziduală a motorului folosit pentru propulsia vehiculului.

6.1.3. „Tip de sistem de încălzire” înseamnă dispozitive care nu diferă în ceea ce privește aspecte esențiale, cum ar fi:

— alimentarea cu energie (de exemplu, combustibil lichide sau electricitate);

— mediul de transfer (de exemplu, aer sau apă);

— amplasarea în vehicul (de exemplu, habitaclu sau spațiul destinat încărcăturii).

6.1.4. „Sistem de încălzire cu recuperare” înseamnă orice dispozitiv care utilizează căldura reziduală a motorului utilizat pentru propulsia vehiculului pentru a crește temperatura interiorului vehiculului și care utilizează ca mediu de transfer apa, uleiul sau aerul.

6.1.5. „Sistem de încălzire electric” înseamnă un dispozitiv care folosește energie electrică de la o sursă aflată la bordul vehiculului sau externă pentru a crește temperatura în interiorul vehiculului. Dispozitivele electrice care sunt instalate în plus față de sistemul de încălzire principal și a căror funcție principală nu este de a încălzi interiorul vehiculului nu sunt considerate sisteme de încălzire electrice în sensul prezentului regulament. De exemplu, dispozitivele electrice instalate în componente cu scopul unic de a încălzi componenta respectivă nu sunt considerate sisteme de încălzire electrică în conformitate cu prezentul regulament.

6.1.6. „Sistem de încălzire cu pompă de căldură” înseamnă orice tip de dispozitiv de încălzire termodinamică despre care se consideră că utilizează energie din surse regenerabile și care extrage calorii dintr-un mediu (aer sau apă) pentru a le transfera în altul în vederea creșterii temperaturii în interiorul vehiculului. Sistemele de încălzire cu pompă de căldură care sunt instalate în plus față de sistemul de încălzire principal și a căror funcție principală nu este de a încălzi interiorul vehiculului nu sunt considerate sisteme de încălzire cu pompă de căldură în sensul prezentului regulament.

6.2. Specificații: aspecte generale

Sistemele de încălzire trebuie să satisfacă următoarele cerințe:

— aerul încălzit care intră în habitaclu să nu fie mai poluat decât aerul de la punctul de admisie în vehicul;

— conducătorul auto și pasagerii, în timpul utilizării pe drum, să nu poată intra în contact cu părți ale vehiculului sau cu aer încălzit care pot cauza arsuri;

— gazele de evacuare de la sistemele de încălzire prin combustie să se încadreze în limite acceptabile.

Procedurile de încercare pentru verificarea fiecăreia dintre aceste cerințe sunt specificate în anexele 4, 5 și 6.

6.2.1. Următorul tabel indică anexele care se aplică fiecărui tip de sistem de încălzire din fiecare categorie de vehicul:

Sistem de încălzire	*Categoria vehiculului*	*Anexa 4 Calitatea aerului*	*Anexa 5 Temperatura*	*Anexa 6 Gaze de evacuare*	*Anexa 8 Siguranța în cazul GPL*
Căldura reziduală a motorului– apă	M				
	N				
	O				
Căldura reziduală a motorului – apă A se vedea *Nota 1*	M	Da	Da		
	N	Da	Da		
	O				
Căldura reziduală a motorului – ulei	M	Da	Da		
	N	Da	Da		
	O				
Sistem de încălzire cu combustibil gazos A se vedea *Nota 2*	M	Da	Da	Da	Da
	N	Da	Da	Da	Da
	O	Da	Da	Da	Da
Sistem de încălzire cu combustibil lichid A se vedea *Nota 2*	M	Da	Da	Da	
	N	Da	Da	Da	
	O	Da	Da	Da	

Sistem de încălzire	*Categoria vehiculului*	*Anexa 4 Calitatea aerului*	*Anexa 5 Temperatura*	*Anexa 6 Gaze de evacuare*	*Anexa 8 Siguranța în cazul GPL*
Sistem de încălzire electric A se vedea *Nota 2*	M		Da		
	N		Da		
	O		Da		
Pompă de căldură	M	Da	Da		
	N	Da	Da		
	O	Da	Da		

Nota 1: Sistemele de încălzire care respectă condițiile din anexa 3 nu fac obiectul acestor cerințe de încercare.
Nota 2: Sistemele de încălzire prin combustie amplasate în afara habitaclului, care utilizează apa ca mediu de transfer, sunt considerate conforme cu anexele 4 și 5.

6.3. Specificații: Sisteme de încălzire prin combustie

În anexa 7 sunt stabilite cerințe suplimentare pentru sistemele de încălzire prin combustie.

7. MODIFICAREA ȘI EXTINDEREA OMOLOGĂRII DE TIP A UNUI VEHICUL SAU A UNEI COMPONENTE

7.1. Orice modificare a tipului trebuie adusă la cunoștința autorității de omologare de tip care a acordat omologarea de tip. În acest caz, respectiva autoritate poate:

7.1.1. fie să considere că este improbabil ca modificările aduse să aibă un efect negativ semnificativ și că, în orice caz, vehiculul sau componentele rămân conforme cu cerințele stabilite,

7.1.2. fie să solicite un nou raport serviciului tehnic responsabil cu efectuarea încercărilor.

7.2. Confirmarea sau refuzul omologării, cu menționarea modificărilor, se comunică prin procedura stabilită la punctul 4.3 părților la acord care aplică prezentul regulament.

7.3. Autoritatea competentă care acordă extinderea omologării atribuie extinderii respective un număr de serie pe care îl notifică părților contractante la Acordul din 1958 care aplică prezentul regulament, prin intermediul unei fișe de comunicare conforme cu modelul din partea 2 din apendicele 1 sau 2, după caz, la anexa 1 la prezentul regulament.

8. CONFORMITATEA PRODUCȚIEI

Procedurile de conformitate a producției trebuie să fie conforme cu procedurile stabilite în apendicele 2 la acord (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), cu respectarea următoarelor cerințe:

8.1. Vehiculele și componentele omologate în conformitate cu prezentul regulament trebuie să fie fabricate astfel încât să corespundă tipului omologat prin îndeplinirea cerințelor prevăzute la punctele 5 și 6 de mai sus.

8.2. Autoritatea competentă care a acordat omologarea de tip poate, în orice moment, să verifice metodele de control al conformității aplicabile fiecărei unități de producție. Frecvența normală a acestor verificări trebuie să fie o dată la doi ani.

9. SANCȚIUNI ÎN CAZ DE NECONFORMITATE A PRODUCȚIEI

9.1. Omologarea acordată unui tip de vehicul în temeiul prezentului regulament poate fi retrasă dacă nu se respectă cerințele prevăzute la punctele 5 și 6 de mai sus.

9.2. Dacă una dintre părțile contractante la acord care aplică prezentul regulament retrage o omologare pe care o acordase anterior, partea respectivă trebuie să notifice de îndată acest lucru celorlalte părți contractante care aplică prezentul regulament, prin intermediul unei fișe de comunicare conforme cu modelul din partea 2 din apendicele 1 sau 2 la anexa 1 la prezentul regulament.

10. ÎNCETAREA DEFINITIVĂ A PRODUCȚIEI

În cazul în care titularul omologării încetează definitiv producția unui tip de vehicul omologat în temeiul prezentului regulament, acesta informează în acest sens autoritatea administrativă care a acordat omologarea. La primirea notificării în cauză, autoritatea respectivă informează cu privire la aceasta celelalte părți la Acordul din 1958 care aplică prezentul regulament, prin intermediul unei fișe de comunicare conforme cu modelul din partea 2 din apendicele 1 sau 2 la anexa 1 la prezentul regulament.

11. DENUMIRILE ȘI ADRESELE SERVICIILOR TEHNICE CARE EFECTUEAZĂ ÎNCERCĂRILE DE OMOLOGARE ȘI ALE AUTORITĂȚILOR DE OMOLOGARE DE TIP

Părțile contractante la acord care pun în aplicare prezentul regulament comunică Secretariatului Organizației Națiunilor Unite denumirile și adresele serviciilor tehnice responsabile cu efectuarea încercărilor de omologare, precum și ale autorităților de omologare de tip care acordă omologarea și cărora trebuie să li se trimită fișele de certificare a omologării sau de extindere, de refuz sau de retragere a omologării emise în alte țări.

ANEXA 1

PARTEA 1

APENDICELE 1

MODEL DE FIȘĂ DE INFORMAȚII

(pentru un tip de vehicul în conformitate cu punctul 4.3 din regulament referitor la omologarea de tip CEE a unui sistem de încălzire și a unui vehicul în ceea ce privește sistemul de încălzire al acestuia)

Dacă sistemul de încălzire sau componentele lui posedă elemente de control electronice, trebuie transmise informații privind performanțele acestora.

0. ASPECTE GENERALE

0.1. Marca (denumirea comercială a producătorului): .....

0.2. Tipul și prezentarea comercială generală: .....

0.3. Mijloace de identificare a tipului, dacă sunt marcate pe vehicul: .....

0.4. Amplasarea marcajului: .....

0.5. Categoria de vehicul ([1]): .....

0.6. Denumirea și adresa producătorului: .....

0.7. Adresa (adresele) fabricii (fabricilor) de asamblare: .....

1. CARACTERISTICI CONSTRUCTIVE GENERALE ALE VEHICULULUI

1.1. Fotografii și/sau desene ale unui vehicul reprezentativ:

2. MOTORUL

2.1. Codul motorului înscris de producător: .....
(marcat pe motor sau alte mijloace de identificare)

2.2. Principiul de funcționare: aprindere prin scânteie/aprindere prin comprimare, patru timpi/doi timpi ([2])

2.3. Numărul și dispunerea cilindrilor: .....

2.4. Puterea netă maximă: ..... kW la ..... min^{-1}
(valoarea declarată de producător)

2.5. Sistem de răcire (lichid/aer) ([2])

2.6. Reglajul nominal al mecanismului de control al temperaturii motorului: .....

2.7. Sistemul de supraalimentare: Da/nu ([2])

2.7.1. Tip (tipuri) .....

2.7.2. Descrierea sistemului (de exemplu, suprapresiune maximă: ..... kPa, supapă de descărcare, dacă există)

3. CAROSERIE

3.1. O scurtă descriere a vehiculului din punct de vedere al sistemului de încălzire, dacă sistemul de încălzire folosește căldura lichidului de răcire .....

3.2. O scurtă descriere a tipului de vehicul din punct de vedere al sistemului de încălzire, dacă aerul de răcire sau gazele de evacuare sunt folosite ca sursă de căldură, inclusiv: .....

3.2.1. Schița sistemului de încălzire în care se indică poziția acestuia în vehicul: .....

3.2.2. Schița schimbătorului de căldură pentru sistemele de încălzire care folosesc gazele de evacuare sau a componentelor în care are loc schimbul de căldură (pentru sistemele de încălzire care folosesc aerul din sistemul de răcire): .....

3.2.3. Desen în secțiune al schimbătorului de căldură sau a componentelor în care are loc schimbul de căldură, în care se indică grosimea peretelui, materialele utilizate și caracteristicile suprafeței: .....

3.2.4. Trebuie furnizate specificații ale altor componente importante ale sistemului de încălzire, cum ar fi, de exemplu, ventilatorul, cu privire la modul lor de construire și de datele tehnice .....

3.3. O scurtă descriere a tipului de vehicul din punctul de vedere al sistemului de încălzire cu combustie și al controlului automat: .....

3.3.1. Schiță a sistemului de încălzire prin combustie, a sistemului de admisie a aerului, a sistemului de evacuare, a rezervorului de combustibil, a sistemului de alimentare cu combustibil (inclusiv supapele) și a legăturilor electrice care indică poziția lor în vehicul.

3.4. Consumul maxim de energie electrică: ..... kW

---

(1) Astfel cum sunt definite în Rezoluția consolidată privind construcția vehiculelor (R.E.3.), document ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, para. 2.

(2) A se tăia mențiunile inutile.

APENDICELE 2

MODEL DE FIȘĂ DE INFORMAȚII

(pentru un tip de sistem de încălzire în conformitate cu punctul 4.3 din regulament referitor la omologarea de tip CEE a unui sistem de încălzire în ceea ce privește siguranța sa funcțională)

Dacă sistemul de încălzire sau componentele lui posedă elemente de control electronice, trebuie transmise informații privind performanțele acestora.

1. ASPECTE GENERALE

1.1. Marca (denumirea comercială a producătorului): .....

1.2. Tipul și prezentarea comercială generală: .....

1.3. Denumirea și adresa producătorului: .....

1.4. În cazul componentelor, locul și metoda de aplicare a mărcii de omologare CEE: .....

1.5. Adresa (adresele) fabricii (fabricilor) de asamblare: .....

2. SISTEMUL DE ÎNCĂLZIRE PRIN COMBUSTIE (DACĂ ESTE CAZUL)

2.1. Marca (denumirea comercială a producătorului): .....

2.2. Tipul și prezentarea comercială generală: .....

2.3. Mijloace de identificare a tipului, dacă sunt marcate pe sistemul de încălzire: .....

2.4. Amplasarea marcajului: .....

2.5. Denumirea și adresa producătorului: .....

2.6. Adresa (adresele) fabricii (fabricilor) de asamblare: .....

2.7. Presiunea de încercare (în cazul sistemului de încălzire prin combustie alimentat cu gaz petrolier lichefiat sau cu un combustibil similar, presiunea aplicată la orificiul de admisie a gazului instalat în sistemul de încălzire): .....

2.8. Descriere detaliată, desene și planul de montare a sistemului de încălzire prin combustie și a tuturor componentelor lui: .....

PARTEA 2

APENDICELE 1

FIȘĂ DE COMUNICARE

[format maxim: A4 (210 × 297 mm)]



Eliberată de: Denumirea serviciului administrativ:
.....
.....

privind (2): Acordarea omologării
Extinderea omologării
Refuzul omologării
Retragerea omologării
Încetarea definitivă a producției

unui tip de vehicul în conformitate cu Regulamentul nr. 122

Nr. de omologare ..... Nr. extinderii: .....

Motivul extinderii: .....

SECȚIUNEA I

ASPECTE GENERALE

1.1. Marca (denumirea comercială a producătorului): .....

1.2. Tipul: .....

1.3. Mijlocul de identificare a tipului, dacă este marcat pe vehicul/componentă/unitatea tehnică separată (2) (3): .....

1.3.1. Amplasarea marcajului: .....

1.4. Categoria de vehicul (4): .....

1.5. Denumirea și adresa producătorului: .....

1.6. Amplasarea mărcii de omologare CEE: .....

1.7. Adresa (adresele) fabricii (fabricilor) de asamblare: .....

SECȚIUNEA II

1. Informații suplimentare (dacă este cazul)

2. Serviciul tehnic responsabil pentru efectuarea încercărilor:

3. Data raportului de încercare: .....

4. Numărul raportului de încercare: .....

5. Observații (dacă există): .....

6. Locul: .....

7. Data: .....

8. Semnătura: .....

9. Se anexează cuprinsul dosarului cu informații depus la autoritatea de omologare, care poate fi obținut la cerere.

10. Vehiculul este omologat în conformitate cu cerințele din anexa 9 (ADR): Da/nu ([2]).

([1]) Numărul distinctiv al țării care a acordat/extins/refuzat/retras omologarea (a se vedea dispozițiile regulamentului referitoare la omologare).

([2]) A se tăia mențiunile inutile.

([3]) Dacă metoda de identificare a tipului conține litere sau cifre nerelevante pentru descrierea tipurilor de vehicule, componente sau unități tehnice separate incluse în prezenta fișă de informații, acestea trebuie specificate în documentație prin simbolul: „?” (de exemplu, ABC??123??).

([4]) Astfel cum sunt definite în Rezoluția consolidată privind construcția vehiculelor (R.E.3.), document ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, para. 2.

APENDICELE 2

FIȘĂ DE COMUNICARE

[format maxim: A4 (210 mm × 297 mm)]



Eliberată de: Denumirea serviciului administrativ:
.....
.....

privind (2): Acordarea omologării
Refuzul omologării
Extinderea omologării
Retragerea omologării
Încetarea definitivă a producției

unui tip de componentă în conformitate cu Regulamentul nr. 122

Nr. de omologare ..... Nr. extinderii .....

Motivul extinderii: .....

SECȚIUNEA I

GENERALITĂȚI

1.1. Marca (denumirea comercială a producătorului): .....

1.2. Tipul: .....

1.3. Mijloace de identificare a tipului, dacă sunt marcate pe vehicul (3): .....

1.3.1. Amplasarea marcajului: .....

1.4. Denumirea și adresa producătorului: .....

1.5. Amplasarea mărcii de omologare CEE: .....

1.6. Adresa (adresele) fabricii (fabricilor) de asamblare: .....

SECȚIUNEA II

1. Informații suplimentare (dacă este cazul)

2. Serviciul tehnic responsabil pentru efectuarea încercărilor: .....
.....

3. Data raportului de încercare: .....

4. Numărul raportului de încercare: .....

5. Observații (dacă există): .....

6. Locul: .....

7. Data: .....

8. Semnătura: .....

9. Se anexează cuprinsul dosarului cu informații depus la autoritatea de omologare, care poate fi obținut la cerere.

([1]) Numărul distinctiv al țării care a acordat/extins/refuzat/retras omologarea (a se vedea dispozițiile regulamentului referitoare la omologare).

([2]) A se tăia mențiunile inutile.

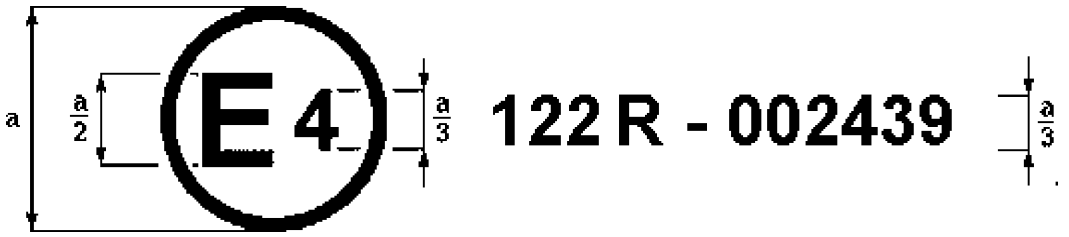
([3]) Dacă metoda de identificare a tipului conține litere sau cifre nerelevante pentru descrierea tipurilor de vehicule, componente sau unități tehnice separate incluse în prezenta fișă de informații, acestea trebuie specificate în documentație prin simbolul: „?” (de exemplu, ABC??123??).

ANEXA 2

EXEMPLE DE DISPUNERE A MĂRCILOR DE OMOLOGARE

MODELUL A

(A se vedea punctul 4.5 din prezentul regulament)

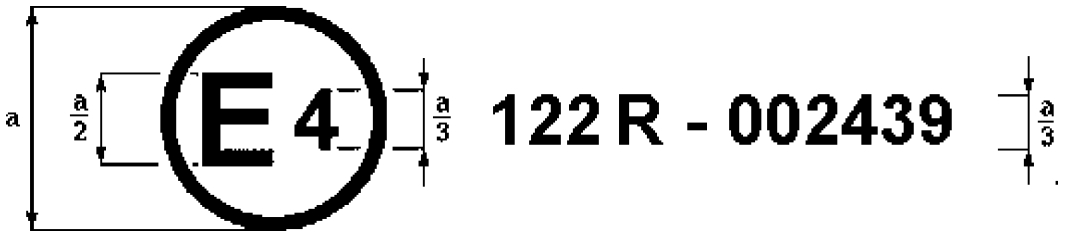


a = min. 8 mm

Marca de omologare de mai sus, fixată pe un sistem de încălzire, arată că tipul de componentă în cauză a fost omologat, cu privire la caracteristicile sale de construcție, în Olanda (E4), conform Regulamentului nr. 122, cu numărul de omologare 002439. Numărul de omologare indică faptul că omologarea a fost acordată în conformitate cu dispozițiile Regulamentului nr. 122 în versiunea sa originală.

MODELUL B

(A se vedea punctul 4.4 din prezentul regulament)

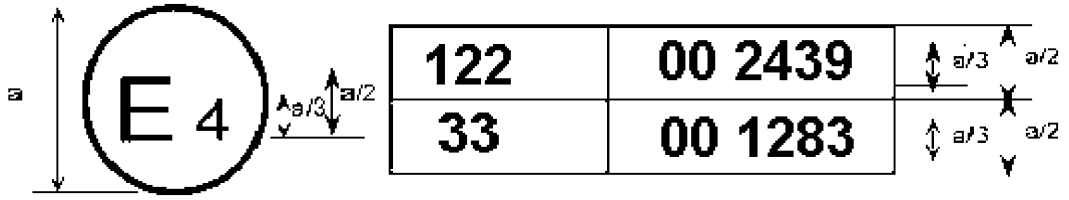


a = min. 8 mm

Marca de omologare de mai sus, fixată pe vehicul, indică faptul că tipul de vehicul în cauză a fost omologat în Țările de Jos (E 4), pentru clasa III, în conformitate cu Regulamentul nr. 122. Numărul 00 indică faptul că omologarea a fost acordată în conformitate cu dispozițiile Regulamentului nr. 122 în versiunea sa originală.

MODELUL C

(A se vedea punctul 4.6 din prezentul regulament)



a = min. 8 mm

Marca de omologare de mai sus fixată pe un vehicul indică faptul că tipul de vehicul în cauză a fost omologat în Țările de Jos (E4), în temeiul Regulamentelor nr. 122 și nr. 33 (*). Numerele 00 indică faptul că la datele la care au fost acordate omologările respective, ambele regulamente erau în versiunile lor originale.

(*) Acest număr este folosit doar cu titlu de exemplu.

ANEXA 3

CERINȚE PRIVIND SISTEMELE DE ÎNCĂLZIRE CU RECUPERARE A AERULUI

1. Cerințele stabilite la punctul 6.2 din prezentul regulament sunt considerate satisfăcute în ceea ce privește sistemele de încălzire care includ un schimbător de căldură, prin al cărui circuit primar trec gaze de evacuare sau aer poluat, numai dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

2. pereții circuitului primar al schimbătorului de căldură trebuie să fie etanși la orice presiune mai mică sau egală cu 2 bari;

3. pereții circuitului primar al schimbătorului de căldură nu trebuie să aibă componente detașabile;

4. pereții circuitului primar al schimbătorului de căldură trebuie să aibă cel puțin 2 mm grosime în locul unde are loc schimbul de căldură, dacă sunt confecționați din oțeluri nealiate;

4.1. în cazul în care sunt utilizate alte materiale (inclusiv materiale compozite sau cu acoperire), grosimea peretelui trebuie să fie astfel încât să asigure schimbătorului de căldură aceeași durată de viață ca în cazul menționat la punctul 4;

4.2. dacă peretele schimbătorului de căldură este emailat în locul unde are loc schimbul de căldură, peretele pe care s-a aplicat un astfel de e-mail trebuie să aibă cel puțin 1 mm grosime, iar emailul trebuie să fie durabil, etanș și să nu fie poros;

5. țeava de evacuare trebuie să includă o zonă de control al coroziunii de cel puțin 30 mm lungime, această zonă fiind situată direct la ieșirea schimbătorului de căldură, precum și neacoperită și ușor accesibilă;

5.1. peretele acestei zone de încercare la coroziune nu trebuie să fie mai gros decât țevile de evacuare situate în interiorul schimbătorului de căldură, iar materialele și proprietățile de suprafață ale acestei secțiuni trebuie să fie comparabile cu cele ale acestor țevi;

5.2. dacă schimbătorul de căldură formează o singură unitate cu amortizorul de zgomot la evacuare, peretele exterior al acestuia din urmă trebuie să fie considerat zona care satisface cerințele de la punctul 5.1 și în care trebuie să se producă eventuala coroziune.

6. În cazul sistemelor de încălzire cu recuperare care folosesc pentru încălzire aerul de răcire al motorului, condițiile de la punctul 6.2 din prezentul regulament sunt considerate satisfăcute fără a fi utilizat un schimbător de căldură numai dacă sunt satisfăcute următoarelor condiții:

6.1. aerul de răcire utilizat pentru încălzire vine în contact doar cu suprafețele motorului care nu includ elemente detașabile și

6.2. conexiunile între pereții acestui circuit de aer de răcire și suprafețele folosite pentru transferul de căldură sunt etanșe la gaz și rezistente la ulei.

Aceste condiții sunt considerate satisfăcute dacă, de exemplu:

— un manșon în jurul fiecărei bujii evacuează orice scurgeri de gaz în afara circuitului aerului de încălzire;

— racordul dintre chiulasă și galeria de evacuare este situat în afara circuitului aerului de încălzire;

— există o dublă protecție la scurgere între chiulasă și cilindru, iar orice scurgeri de la primul racord sunt evacuate în afara circuitului aerului de încălzire sau protecția la scurgere între chiulasă și cilindru se menține când piulițele chiulasei sunt strânse la rece la o treime din momentul de rotație nominal prescris de producător; sau

— zona de joncțiune între chiulasă și cilindru este situată în afara circuitului aerului de încălzire.

ANEXA 4

PROCEDURĂ DE ÎNCERCARE A CALITĂȚII AERULUI

1. În cazul omologării de tip a unui vehicul trebuie să se efectueze următoarea încercare:

1.1. Se pune în funcțiune sistemul de încălzire timp de o oră, la regim maxim, în condiții atmosferice liniștite (viteza vântului ≤ 2 m/s), toate ferestrele fiind închise; în cazul unui sistem de încălzire prin combustie, motorul de propulsie al vehiculului trebuie oprit. Totuși, dacă după selectarea capacității maxime a sistemului de încălzire, acesta se deconectează automat în mai puțin de o oră, măsurătorile pot fi efectuate înainte de deconectare.

1.2. Proporția de CO din aerul înconjurător se măsoară prin prelevarea de eșantioane din:

1.2.1. un punct în afara vehiculului, cât mai aproape posibil de admisia aerului de încălzire; și

1.2.2. un punct în interiorul vehiculului situat la mai puțin de 1 m față de evacuarea aerului încălzit.

1.3. Citirile trebuie să se efectueze pe o durată reprezentativă de 10 minute.

1.4. Datele citite în zona descrisă la punctul 1.2.2 nu trebuie să le depășească cu mai mult de 20 ppm CO pe cele citite în zona descrisă la punctul 1.2.1.

2. În cazul omologării de tip a sistemelor de încălzire considerate componente, după încercările din anexele 5, 6 și de la punctul 1.3 din anexa 7, se efectuează următoarea încercare.

2.1. Circuitul primar al schimbătorului de căldură este supus unei încercări de etanșeitate, pentru a garanta că aerul poluat nu poate intra în circuitul de aer încălzit destinat habitaclului.

2.2. Această cerință se consideră îndeplinită dacă, la o presiune manometrică de 0,5 hPa, debitul de scurgere din schimbătorul de căldură este de cel mult 30 dm^3/h.

ANEXA 5

PROCEDURĂ DE ÎNCERCARE PRIVIND TEMPERATURA

1. Se pune în funcțiune sistemul de încălzire timp de o oră, la capacitate maximă și în condiții atmosferice liniștite (viteza vântului ≤ 2 m/s), cu toate ferestrele închise. Dacă, totuși, în condițiile selectării capacității maxime de încălzire, încălzitorul se oprește automat după mai puțin de o oră, măsurătoarea se poate efectua mai devreme. Dacă aerul încălzit este extras din exteriorul vehiculului, încercarea se efectuează la o temperatură a aerului înconjurător de minim 15 °C.

2. Temperatura de suprafață a oricărei părți a sistemului de încălzire care ar putea intra în contact cu conducătorul auto în timpul utilizării rutiere normale se măsoară cu un termometru de contact. Niciuna dintre aceste părți nu trebuie să depășească o temperatură de 70 °C în cazul metalului neacoperit sau de 80 °C în cazul altor materiale.

2.1. În cazul unei părți sau unor părți din sistemul de încălzire amplasată(e) în spatele scaunului conducătorului auto și în caz de supraîncălzire, temperatura nu trebuie să depășească 110 °C.

2.2. În cazul vehiculelor din categoriile M_1 și N, nicio parte a vehiculului care ar putea intra în contact cu pasagerii aflați pe scaune în timpul utilizării rutiere normale a vehiculului, cu excepția grilajului de evacuare, nu trebuie să depășească o temperatură de 110 °C.

2.3. În cazul vehiculelor din categoriile M_2 și M_3, nicio parte a vehiculului care ar putea intra în contact cu pasagerii în timpul utilizării rutiere normale a vehiculului nu trebuie să depășească o temperatură de 70 °C în cazul metalului neacoperit sau de 80 °C în cazul altor materiale.

3. În cazul unor părți expuse ale sistemului de încălzire amplasate în afara habitaclului și în caz de supraîncălzire, temperatura lor nu trebuie să depășească 110 °C.

   Temperatura aerului încălzit care intră în habitaclu, măsurată în centrul orificiului de evacuare, nu trebuie să depășească 150 °C.

ANEXA 6

PROCEDURĂ DE ÎNCERCARE PRIVIND EMISIILE DE GAZE DE EVACUARE ALE SISTEMELOR DE ÎNCĂLZIRE PRIN COMBUSTIE

1. Se pune în funcțiune sistemul de încălzire timp de o oră, la regim maxim, în condiții atmosferice liniștite (viteza vântului ≤ 2 m/s) și la o temperatură ambiantă de 20 ± 10 °C. Totuși, dacă după selectarea capacității maxime a sistemului de încălzire, acesta se deconectează automat în mai puțin de o oră, măsurătorile pot fi efectuate înainte de deconectare.

2. Gazele de evacuare uscate și nediluate, măsurate cu ajutorul unui aparat de măsurare adecvat, nu trebuie să depășească valorile indicate în tabelul următor:

Parametru	Sisteme de încălzire pe bază de combustibil gazos	Sisteme de încălzire pe bază de combustibil lichid
CO	0,1 % vol.	0,1 % vol.
NO_x	200 ppm	200 ppm
HC	100 ppm	100 ppm
Unitate de referință Bacharach ([1])	1	4

([1]) Se utilizează unitatea de referință „Bacharach” ASTM D 2156.

3. Încercarea trebuie repetată în condițiile echivalente unei viteze a vehiculului de 100 km/h (sau vitezei maxime proiectate a vehiculului în cazurile în care viteza maximă este sub 100 km/h). În aceste condiții, cantitatea de CO nu trebuie să depășească 0,2 % vol. Dacă încercarea a fost efectuată asupra sistemului de încălzire considerat componentă, nu este necesar ca aceasta să fie repetată în cazul tipului de vehicul pe care este instalat sistemul de încălzire.

ANEXA 7

CERINȚE SUPLIMENTARE PENTRU SISTEMELE DE ÎNCĂLZIRE PRIN COMBUSTIE

1. Fiecare sistem de încălzire este livrat împreună cu un manual de utilizare și întreținere, iar în cazul încălzitoarelor destinate pieței pentru piese de schimb, și cu un manual de instalare.

2. Pentru controlul funcționării fiecărui sistem de încălzire prin combustie în caz de urgență, se instalează un echipament de siguranță (fie ca parte a sistemului de încălzire prin combustie, fie ca parte a vehiculului). Acesta se proiectează astfel încât, dacă la pornire nu apare flacără sau dacă flacăra dispare în timpul funcționării, timpii de aprindere și de deschidere a alimentării cu combustibil să nu depășească patru minute în cazul sistemelor de încălzire prin combustie pe bază de combustibil lichid sau, în cazul sistemelor de încălzire prin combustie pe bază de combustibil gazos, un minut dacă dispozitivul de supraveghere a flăcării este termoelectric sau 10 secunde dacă este automat.

3. Camera de combustie și schimbătorul de căldură al încălzitoarelor care folosesc apa ca mediu de transfer trebuie să fie capabile să reziste la o presiune de două ori mai mare decât presiunea normală de funcționare sau 2 bari (manometru), dacă această valoare este mai mare. Presiunea de încercare se notează în fișa de informații.

4. Sistemul de încălzire trebuie să poarte o etichetă a producătorului, care să indice denumirea producătorului, numărul și tipul modelului, împreună cu puterea sa nominală, exprimată în kW. Trebuie să se indice și tipul de combustibil și, dacă este cazul, tensiunea de exploatare și presiunea gazului.

5. Închiderea întârziată a suflantelor de aer de combustie

5.1. Dacă există o suflantă de aer cald, aceasta trebuie să fie prevăzută cu un dispozitiv de închidere întârziată chiar și în caz de supraîncălzire și de întrerupere a alimentării cu combustibil.

5.2. Se pot aplica și alte măsuri de prevenire a daunelor produse de deflagrații și de coroziunea cauzată de gazele de evacuare, dacă producătorul aduce dovezi privind efectul lor echivalent care să fie acceptabile pentru autoritatea de omologare.

6. Cerințe pentru alimentarea cu energie electrică

6.1. Toate cerințele tehnice care pot fi influențate de tensiune trebuie să se încadreze într-o gamă de tensiune de ± 16 % din valoarea nominală. Totuși, dacă există o protecție la tensiune scăzută și/sau la supratensiune, cerințele trebuie să fie îndeplinite la tensiunea nominală și în imediata apropiere a punctelor de întrerupere.

7. Indicator luminos de avertizare

7.1. Un indicator clar vizibil, în câmpul vizual al utilizatorului, îl informează pe acesta dacă sistemul de încălzire prin combustie este pornit sau oprit.

Anexa 8

CERINȚE DE SIGURANȚĂ PENTRU SISTEMELE DE ÎNCĂLZIRE PRIN COMBUSTIE ALIMENTATE CU GPL ȘI PENTRU SISTEMELE DE ÎNCĂLZIRE CU GPL

1. SISTEME DE ÎNCĂLZIRE CU GPL PENTRU UZ RUTIER PENTRU AUTOVEHICULE ȘI REMORCILE LOR

1.1. Dacă un sistem de încălzire cu GPL al unui autovehicul sau al unei remorci poate fi utilizat și atunci când vehiculul se află în mișcare, sistemul de încălzire prin combustie alimentat cu GPL și sistemul său de alimentare trebuie să respecte următoarele cerințe:

1.1.1. Sistemul de încălzire prin combustie alimentat cu GPL trebuie să respecte cerințele standardului armonizat EN 624:2011 (Specificații pentru aparate care funcționează exclusiv cu GPL. Aparate de încălzit cu circuit etanș care funcționează cu GPL, instalate pe vehicule și bărci).

1.1.2. În cazul unui rezervor de GPL instalat permanent, toate componentele sistemului aflate în contact cu GPL în fază lichidă (toate componentele, de la supapa de umplere până la evaporator/regulatorul de presiune), precum și instalarea în faza lichidă asociată trebuie să fie conforme cu cerințele tehnice din Regulamentul nr. 67, părțile I și II și anexele 3-10, 13 și 15-17. Cu toate acestea, instalarea unui rezervor de GPL pe vehicule de categoria O trebuie să respecte cerințele tehnice din standardul armonizat EN 1949:2011.

1.1.3. Instalarea în fază gazoasă a sistemului de încălzire cu GPL pe un vehicul trebuie să fie conformă cu cerințele din standardul armonizat EN 1949: 2011[1]. (Specificații pentru instalațiile sistemelor de GPL pentru uz casnic în vehicule locuibile de agrement și alte vehicule rutiere).

1.1.4. Sistemul de alimentare cu GPL trebuie să fie proiectat astfel încât GPL să fie furnizat la presiunea necesară și în faza corectă pentru sistemul instalat de încălzire prin combustie alimentat cu GPL. Se permite extragerea de GPL, fie în fază gazoasă, fie în fază lichidă, simultan din rezervorul de GPL instalat permanent. Nu trebuie să existe nicio legătură a instalației de gaz între autovehicul și remorcă.

1.1.5. Punctul de ieșire a GPL în fază lichidă din rezervorul instalat permanent care alimentează sistemul de încălzire cu GPL trebuie să fie echipat cu un robinet de serviciu cu comandă la distanță, prevăzut cu supapă limitatoare de debit, astfel cum este prevăzut la punctul 17.6.1.1 din Regulamentul nr. 67. Robinetul de serviciu cu comandă la distanță prevăzut cu supapă limitatoare de debit trebuie să fie comandat astfel încât să se închidă automat în cinci secunde de la oprirea motorului vehiculului, indiferent de poziția cheii de contact. Dacă în acest interval de cinci secunde se activează comutatorul de pornire a sistemului de încălzire sau a sistemului de alimentare cu GPL, sistemul de încălzire poate să rămână în stare de funcționare. Încălzirea poate fi repornită oricând. Prezentul punct nu se aplică remorcilor. Remorcile trebuie să aibă, în apropierea punctului de umplere, o etichetă care să menționeze că sistemul de încălzire trebuie oprit înainte de reumplerea rezervorului de GPL instalat permanent.

1.1.6. Dacă GPL este furnizat în fază gazoasă din rezervorul de GPL instalat permanent sau dintr-una sau mai multe butelii de GPL portabile distincte, se iau măsurile necesare pentru a garanta că:

1.1.6.1. nicio cantitate de GPL lichid nu poate intra în regulatorul de presiune sau în sistemul de încălzire prin combustie alimentat cu GPL. Se poate utiliza un separator și

1.1.6.2. nu se poate produce nicio scurgere necontrolată în urma unui accident. Se prevăd mijloace de întrerupere a debitului de GPL, prin instalarea unui dispozitiv imediat după un regulator montat pe butelie sau pe rezervor ori în interiorul lor. În cazul în care regulatorul este montat la distanță față de butelie sau rezervor, se instalează un dispozitiv imediat înaintea furtunului sau conductei care iese din butelie sau rezervor (protecție la înaltă presiune), precum și a unui dispozitiv suplimentar instalat după sau în regulator, dacă este nevoie de protejarea părții cu presiune joasă a instalației (protecție la joasă presiune).

1.1.7. În cazul în care GPL este alimentat în fază lichidă, evaporatorul și regulatorul de presiune sunt încălzite în mod corespunzător, cu ajutorul unei surse de căldură adecvate.

1.1.8. La autovehicule care utilizează GPL în sistemul de propulsie, încălzitorul cu combustie cu GPL poate să fie conectat la același rezervor de GPL instalat permanent, care alimentează motorul cu GPL, cu condiția respectării cerințelor de siguranță ale sistemului de propulsie. Dacă un rezervor de GPL separat este utilizat pentru încălzire, acesta trebuie furnizat dotat cu propria lui unitate de umplere.

2. SISTEME DE ÎNCĂLZIRE CU GPL, PENTRU UZ EXCLUSIV STAȚIONAR PE AUTOVEHICULE ȘI PE REMORCILE LOR

2.1. Sistemul de încălzire prin combustie cu GPL și sistemul său de alimentare care fac parte dintr-un sistem de încălzire cu GPL destinat utilizării numai când vehiculul nu este în mișcare respectă următoarele cerințe:

2.1.1. Pe compartimentul unde sunt depozitate buteliile portabile cu GPL și în imediata apropiere a dispozitivului de comandă a sistemului de încălzire sunt fixate etichete indestructibile cu instrucțiuni care să specifice că, atunci când vehiculul se află în mișcare, sistemul de încălzire cu GPL nu trebuie să fie în funcțiune, iar supapa buteliei portabile cu GPL trebuie să fie închisă.

2.1.2. Sistemul de încălzire prin combustie alimentat cu GPL trebuie să fie conform cu cerințele de la punctul 1.1.1 de mai sus.

2.1.3. Instalarea în fază gazoasă a sistemului de încălzire alimentat cu GPL trebuie să fie conformă cu cerințele de la punctul 1.1.3 de mai sus.

ANEXA 9

DISPOZIȚII SUPLIMENTARE APLICABILE ANUMITOR VEHICULE ASTFEL CUM SE PRECIZEAZĂ ÎN ADR

1. DOMENIUL

De aplicare Prezenta anexă se aplică anumitor vehicule în cazul cărora Acordul European referitor la transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase (ADR) conține cerințe specifice privind sistemele de încălzire prin combustie și instalarea lor.

2. DEFINIȚII

În sensul prezentei anexe, desemnările vehiculelor EX/II, EX/III, AT, FL, OX și MEMU sunt astfel cum au fost definite în capitolul 9.1 al ADR.

Vehiculele omologate în baza conformității acestora cu cerințele aplicabile vehiculelor EX/III în temeiul prezentei anexe se consideră a fi conforme cu cerințele aplicabile vehiculelor MEMU.

3. DISPOZIȚII TEHNICE

3.1. Generalități (vehicule EX/II, EX/III, AT, FL, OX și MEMU)

3.1.1. ([1]) Sistemele de încălzire și traseele gazelor lor de evacuare trebuie proiectate, situate, protejate sau acoperite astfel încât să se evite orice risc inacceptabil de încălzire sau de aprindere a încărcăturii. Această cerință este considerată ca fiind îndeplinită dacă rezervorul cu combustibil și sistemul de evacuare ale dispozitivului sunt conforme cu următoarele dispoziții:

— toate rezervoarele de combustibil destinate alimentării dispozitivului trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

(a) în caz de scurgeri, combustibilul trebuie să cadă pe sol fără a intra în contact cu părțile fierbinți ale vehiculului sau cu încărcătura;

(b) rezervoarele care conțin benzină trebuie echipate cu un opritor de flacără eficient instalat la orificiul unității de umplere sau cu un închizător care să permită în permanență închiderea ermetică a orificiului;

— sistemul de evacuare, precum și țevile de evacuare trebuie să fie dirijate sau protejate astfel încât să se evite orice pericol pentru încărcătură, ca urmare a încălzirii sau a aprinderii. Părțile sistemului de evacuare situate direct sub rezervorul de combustibil (motorină) trebuie să se afle la o distanță de cel puțin 100 mm de rezervor sau să fie protejate cu un scut termic.

3.1.2. Sistemul de încălzire prin combustie se pune în funcțiune manual. Dispozitivele de programare sunt interzise.

3.2. Vehicule EX/II, EX/III și MEMU

Sunt interzise sistemele de încălzire prin combustie care utilizează combustibili gazoși.

3.3. Vehicule FL

3.3.1. Sistemele de încălzire prin combustie se deconectează cel puțin prin metodele următoare:

(a) deconectarea manuală voluntară din cabina conducătorului auto;

(b) oprirea motorului vehiculului; în acest caz, sistemul de încălzire poate fi reconectat manual de către conducătorul auto;

(c) pornirea unei pompe de alimentare de pe autovehicul destinată mărfurilor periculoase transportate.

3.3.2. După deconectarea sistemelor de încălzire prin combustie, este permisă funcționarea lor inerțială. În cazul metodelor de la punctul 3.3.1 literele (b) și (c), alimentarea cu combustibil trebuie întreruptă prin măsuri adecvate după un ciclu de funcționare inerțială de cel mult 40 de secunde. Trebuie utilizate exclusiv sisteme de încălzire pentru care s-a demonstrat că schimbătorul de căldură rezistă la ciclul redus de funcționare inerțială de 40 de secunde în timpul perioadei lui de utilizare normale.

([1]) Respectarea acestui punct trebuie verificată pe vehiculul complet.