ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 672/2010 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 27ης Ιουλίου 2010

για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου των συστημάτων αποπάγωσης και αποθόλωσης ανεμοθώρακα ορισμένων μηχανοκίνητων οχημάτων και για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου και γενικής ασφαλείας των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2009, για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου και γενικής ασφαλείας των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά ([1]) και ιδίως το άρθρο 14 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 661/2009 αποτελεί επιμέρους κανονισμό στο πλαίσιο της διαδικασίας έγκρισης τύπου που προβλέπεται από την οδηγία 2007/46//ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, σχετικά με τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και ξεχωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (οδηγία-πλαίσιο) ([2]).

(2) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 661/2009 καταργεί την οδηγία 78/317/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 21ης Δεκεμβρίου 1977, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν τις διατάξεις εξουδετερώσεως της δρόσου και της πάχνης από τις υάλινες επιφάνειες των οχημάτων με κινητήρα ([3]). Οι απαιτήσεις που περιέχει η προαναφερόμενη οδηγία θα πρέπει να μεταφερθούν στον παρόντα κανονισμό και, εάν χρειάζεται, να τροποποιηθούν, ώστε να προσαρμοστούν στην εξέλιξη των επιστημονικών και τεχνολογικών γνώσεων, ιδίως με σκοπό να ληφθούν υπόψη τα ειδικά χαρακτηριστικά των υβριδικών και ηλεκτρικών οχημάτων.

(3) Το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού συμπίπτει με το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 78/317/ΕΟΚ και επομένως αφορά μόνο τα οχήματα της κατηγορίας M_1.

(4) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 661/2009 θεσπίζει θεμελιώδεις διατάξεις σχετικά με τις απαιτήσεις για την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά τα συστήματα αποπάγωσης και αποθόλωσης ανεμοθώρακα. Συνεπώς, είναι απαραίτητο να θεσπιστούν επίσης ειδικές διαδικασίες, δοκιμές και απαιτήσεις για την εν λόγω έγκριση τύπου.

(5) Τα μέτρα που προβλέπονται σχετικά με αυτό στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της τεχνικής επιτροπής μηχανοκίνητων οχημάτων,

([1]) ΕΕ L 200 της 31.7.2009, σ. 1.
([2]) ΕΕ L 263 της 9.10.2007, σ. 1.
([3]) ΕΕ L 81 της 28.3.1978, σ. 27.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Πεδίο εφαρμογής

Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στα μηχανοκίνητα οχήματα της κατηγορίας M_1, όπως ορίζονται στο παράρτημα II της οδηγίας 2007/46/ΕΚ, τα οποία είναι εξοπλισμένα με ανεμοθώρακα.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοούνται ως:

1) «τύπος οχήματος ως προς τα συστήματα αποπάγωσης και αποθόλωσης του ανεμοθώρακα», τα οχήματα που δεν εμφανίζουν μεταξύ τους διαφορές στα ακόλουθα βασικά στοιχεία:

— στα χαρακτηριστικά των συστημάτων αποπάγωσης και αποθόλωσης,

— στα εξωτερικά και εσωτερικά σχήματα και διατάξεις που βρίσκονται στο μπροστινό οπτικό πεδίο εύρους 180° του οδηγού, τα οποία μπορούν να επηρεάσουν την ορατότητα,

— στο σχήμα, το μέγεθος, το πάχος και τα χαρακτηριστικά του ανεμοθώρακα και της στερέωσής του,

— στον μέγιστο αριθμό θέσεων καθημένων·

2) «μηχανή», μια μηχανή καύσης που λειτουργεί είτε με υγρό είτε με αέριο καύσιμο·

3) «σύστημα αποπάγωσης», το σύστημα που προορίζεται για την τήξη της πάχνης ή του πάγου στην εξωτερική επιφάνεια του ανεμοθώρακα·

4) «αποπαγωμένη περιοχή», η περιοχή του ανεμοθώρακα που έχει μια στεγνή εξωτερική επιφάνεια ή μια εξωτερική επιφάνεια καλυμμένη με τηγμένη ή εν μέρει τηγμένη πάχνη, η οποία μπορεί να αφαιρεθεί με το σύστημα υαλοκαθαρισμού του ανεμοθώρακα του οχήματος·

5) «σύστημα αποθόλωσης», το σύστημα που προορίζεται για τη διάλυση του αχνού στην εσωτερική επιφάνεια του ανεμοθώρακα·

6) «αχνός», στιβάδα συμπυκνώματος στην εσωτερική γυάλινη επιφάνεια του ανεμοθώρακα·

7) «αποθολωμένη περιοχή», η περιοχή του ανεμοθώρακα που έχει μια στεγνή εσωτερική επιφάνεια, χωρίς σταγονίδια ή ίχνη νερού και η οποία προηγουμένως ήταν καλυμμένη με αχνό·

8) «οπτική ζώνη Α», ζώνη δοκιμής Α, όπως ορίζεται στην παράγραφο 2.2 του παραρτήματος 18 του κανονισμού αριθ. 43 της ΟΕΕ-ΗΕ [1]

9) «οπτική ζώνη Β», η μικρότερη ζώνη δοκιμής Β, όπως ορίζεται στην παράγραφο 2.4 του παραρτήματος 18 του κανονισμού αριθ. 43 της ΟΕΕ-ΗΕ, χωρίς να αποκλείεται η ζώνη που ορίζεται στην παράγραφο 2.4.1·

10) «προβλεπόμενη από τη μελέτη γωνία κορμού», η μετρούμενη γωνία μεταξύ κατακόρυφης γραμμής που περνά από το σημείο «R» ή το σημείο αναφοράς καθημένου και της γραμμής του κορμού στη θέση που αντιστοιχεί στην προβλεπόμενη από τη μελέτη θέση του ερεισίνωτου η οποία δηλώθηκε από τον κατασκευαστή του οχήματος·

11) «σημείο R» ή «σημείο αναφοράς καθημένου», το προβλεπόμενο από τη μελέτη σημείο που προσδιορίζεται από τον κατασκευαστή του οχήματος για κάθε θέση καθημένου και οριζόμενο ως προς τρισδιάστατο σύστημα αναφοράς·

12) «τρισδιάστατο σύστημα αναφοράς», σύστημα αναφοράς το οποίο αποτελείται από ένα διάμηκες κατακόρυφο επίπεδο X-Z, ένα οριζόντιο επίπεδο X-Y και ένα κατακόρυφο εγκάρσιο επίπεδο Y-Z, σύμφωνα με τις διατάξεις του προσαρτήματος 2 του παραρτήματος ΙΙ·

13) «κύρια σημεία αναφοράς», οι οπές, επιφάνειες, σήματα ή άλλα αναγνωριστικά σημεία στο αμάξωμα ή στο πλαίσιο του οχήματος των οποίων οι συντεταγμένες X, Y και Z ορίζονται στο τρισδιάστατο σύστημα αναφοράς από τον κατασκευαστή του οχήματος·

14) «γενικός διακόπτης του οχήματος», η διάταξη με την οποία τίθεται σε κανονική θέση λειτουργίας το επί του οχήματος σύστημα ηλεκτρονικών από τη θέση μη λειτουργίας, όπως συμβαίνει όταν το όχημα είναι σταθμευμένο και απουσιάζει ο οδηγός.

Άρθρο 3

Διατάξεις για την έγκριση τύπου ΕΚ οχήματος όσον αφορά τα συστήματα αποπάγωσης και αποθόλωσης ανεμοθώρακα

1. Ο κατασκευαστής ή ο εκπρόσωπός του υποβάλλουν στην αρμόδια για την έγκριση τύπου αρχή την αίτηση για έγκριση τύπου ΕΚ ενός οχήματος όσον αφορά τα συστήματα αποπάγωσης και αποθόλωσης ανεμοθώρακα.

2. Η αίτηση καταρτίζεται σύμφωνα με το υπόδειγμα του δελτίου πληροφοριών που προβλέπεται στο μέρος 1 του παραρτήματος Ι.

3. Αν πληρούνται οι συναφείς απαιτήσεις που ορίζονται στο παράρτημα ΙΙ, η αρμόδια για την έγκριση αρχή χορηγεί έγκριση τύπου ΕΚ και εκδίδει έναν αριθμό έγκρισης τύπου σύμφωνα με το σύστημα αρίθμησης που ορίζεται στο παράρτημα VII της οδηγίας 2007/46/ΕΚ.

Τα κράτη μέλη δεν επιτρέπεται να καθορίσουν τον ίδιο αριθμό για άλλο τύπο οχήματος.

4. Για τους σκοπούς της παραγράφου 3, η αρχή έγκρισης τύπου χορηγεί πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΚ, το οποίο καταρτίζεται σύμφωνα με το υπόδειγμα του μέρους 2 του παραρτήματος Ι.

Άρθρο 4

Ισχύς και επέκταση των εγκρίσεων που χορηγούνται βάσει της οδηγίας 78/317/ΕΟΚ

Οι εθνικές αρχές επιτρέπουν την πώληση και τη θέση σε κυκλοφορία οχημάτων που έχουν λάβει έγκριση τύπου πριν από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 13 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 661/2009 και εξακολουθούν να χορηγούν επέκταση εγκρίσεων για τα εν λόγω οχήματα, σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας 78/317/ΕΟΚ.

Άρθρο 5

Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 27 Ιουλίου 2010.

Για την Επιτροπή
Ο Πρόεδρος
José Manuel BARROSO

[1] Δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη. Θα δημοσιευθεί πριν από τον Αύγουστο του 2010.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

Διοικητικά έγγραφα για την έγκριση τύπου ΕΚ μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά τα συστήματα αποπάγωσης και αποθόλωσης ανεμοθώρακα

ΜΕΡΟΣ 1

Δελτίο πληροφοριών

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

Δελτίο πληροφοριών αριθ. … για την έγκριση τύπου ΕΚ μηχανοκίνητου οχήματος όσον αφορά τα συστήματα αποπάγωσης και αποθόλωσης ανεμοθώρακα.

Οι ακόλουθες πληροφορίες παρέχονται εις τριπλούν και περιλαμβάνουν πίνακα περιεχομένων. Τυχόν σχέδια υποβάλλονται σε κατάλληλη κλίμακα και με επαρκείς λεπτομέρειες σε μέγεθος Α4 ή σε φάκελο μορφής Α4. Τυχόν φωτογραφίες παρουσιάζουν επαρκείς λεπτομέρειες.

Εάν τα συστήματα, τα κατασκευαστικά στοιχεία ή οι χωριστές τεχνικές μονάδες που αναφέρονται στο παρόν παράρτημα έχουν ηλεκτρονικό χειρισμό, δίνονται πληροφορίες σχετικά με την απόδοσή τους.

0. ΓΕΝΙΚΑ

0.1. Μάρκα (εμπορική ονομασία του κατασκευαστή): .....

0.2. Τύπος: .....

0.2.1. Εμπορική ονομασία/-ες (αν υπάρχει): .....

0.3. Μέσα αναγνώρισης του τύπου, εφόσον σημειώνονται επί του οχήματος ([β]): .....

0.3.1. Θέση της εν λόγω σήμανσης: .....

0.4. Κατηγορία του οχήματος ([γ]): .....

0.5. Ονομασία και διεύθυνση κατασκευαστή: .....

0.8. Ονομασία/-ες και διεύθυνση (διευθύνσεις) των εγκαταστάσεων συναρμολόγησης: .....

0.9. Ονοματεπώνυμο και διεύθυνση του αντιπροσώπου του κατασκευαστή (αν υπάρχει): .....

1. ΓΕΝΙΚΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

1.1. Φωτογραφίες και/ή σχεδιαγράμματα αντιπροσωπευτικού οχήματος: .....

1.6. Θέση και διάταξη της μηχανής: .....

1.8. Θέση πηδαλίου διεύθυνσης: αριστερά/δεξιά ([1]).

3. ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΙΣΧΥΟΣ ([ια])

3.1. Κατασκευαστής της μηχανής: .....

3.1.1. Κωδικός μηχανής του κατασκευαστή (όπως αναγράφεται στη μηχανή ή σε άλλα μέσα αναγνώρισης): .....

3.2. Μηχανή εσωτερικής καύσης

3.2.1. Ειδικές πληροφορίες για τη μηχανή

3.2.1.1. Αρχή λειτουργίας: επιβαλλόμενη ανάφλεξη/ανάφλεξη με συμπίεση ([1]) Κύκλος: τετράχρονη/δίχρονη/περιστροφική ([1])

3.2.1.2. Αριθμός και διάταξη κυλίνδρων: .....

3.2.1.3. Κυβισμός μηχανή ([ιγ]): ..... cm^3

3.2.1.6. Κανονικές στροφές μηχανής σε βραδυπορεία ([2]): ..... min^{-1}

3.2.1.8. Μέγιστη καθαρή ισχύς ([ιδ]): ..... kW σε ..... min^{-1} (τιμή που δηλώνεται από τον κατασκευαστή)

3.2.2. Καύσιμο

3.2.2.1. Ελαφρά εμπορικά οχήματα: Ντίζελ/Βενζίνη/LPG/Φυσικό αέριο (NG) ή Βιομεθάνιο/Αιθανόλη (E85)/Βιοντίζελ/Υδρογόνο ([1]) ([6])

3.2.5. Ηλεκτρικό σύστημα

3.2.5.1. Ονομαστική τάση: ..... V, θετική/αρνητική γείωση ([1])

3.2.5.2. Γεννήτρια

3.2.5.2.1. Τύπος: .....

3.2.5.2.2. Ονομαστική ισχύς εξόδου: ..... VA

3.2.7. Σύστημα ψύξης: με υγρό/με αέρα ([1])

3.2.7.1. Ονομαστική ρύθμιση του μηχανισμού ελέγχου της θερμοκρασίας της μηχανής: .....

3.2.7.2. Υγρό

3.2.7.2.1. Είδος υγρού: .....

3.2.7.2.2. Αντλία/-ες κυκλοφορίας: ναι/όχι ([1])

3.2.7.2.3. Χαρακτηριστικά: .....ή

3.2.7.2.3.1. Μάρκα/-ες: .....

3.2.7.2.3.2. Τύπος/-οι: .....

3.2.7.2.4. Σχέση/-εις μετάδοσης της κίνησης: .....

3.2.7.2.5. Περιγραφή του ανεμιστήρα και του κινητήριου μηχανισμού του: .....

3.2.7.3. Αέρας

3.2.7.3.1. Ανεμιστήρας: ναι/όχι ([1])

3.2.7.3.2. Χαρακτηριστικά:

3.2.7.3.2.1. Μάρκα/-ες: .....

3.2.7.3.2.2. Τύπος/-οι: .....

3.3. Ηλεκτρικός κινητήρας

3.3.1. Τύπος (πηνίο, διέγερση): .....

3.3.1.1. Μέγιστη ωριαία ισχύς εξόδου: .....kW

3.3.1.2. Τάση λειτουργίας: V

3.3.2. Συσσωρευτής (μπαταρία)

3.3.2.1. Αριθμός στοιχείων: .....

3.3.2.2. Μάζα: .....kg

3.3.2.3. Χωρητικότητα: ..... Ah (αμπέρ-ώρες)

3.3.2.4. Θέση: .....

3.4. Μηχανή ή συνδυασμός κινητήρων

3.4.1. Υβριδικό ηλεκτρικό όχημα: ναι/όχι ([1])

3.4.2. Κατηγορία υβριδικού ηλεκτρικού οχήματος: εξωτερική φόρτιση/μη εξωτερική ([1]):

3.4.3. Διακόπτης συστήματος κίνησης: με/χωρίς ([1])

3.4.3.1. Διαθέσιμα συστήματα

3.4.3.1.1. Αμιγώς ηλεκτρικό: ναι/όχι ([1])

3.4.3.1.2. Αμιγής κατανάλωση καυσίμου: ναι/όχι ([1])

3.4.3.1.3. Υβριδικά συστήματα: ναι/όχι ([1]) (εάν απαντήσατε ναι, σύντομη περιγραφή): .....

3.4.4. Περιγραφή της διάταξης αποθήκευσης ενέργειας: (συσσωρευτής, πυκνωτής, σφόνδυλος κινητήρα/γεννήτρια)

3.4.4.1. Μάρκα/-ες: .....

3.4.4.2. Τύπος/-οι: .....

3.4.4.3. Αναγνωριστικός αριθμός: .....

3.4.4.4. Είδος ηλεκτροχημικού ζεύγους: .....

3.4.4.5. Ενέργεια: ..... (για συσσωρευτή: τάση και χωρητικότητα Ah σε 2 h, για πυκνωτή: J, ...)

3.4.4.6. Φορτιστής: επί του οχήματος/εξωτερικός/χωρίς ([1])

3.6. Θερμοκρασίες επιτρεπόμενες από τον κατασκευαστή

3.6.1. Σύστημα ψύξης

3.6.1.1. Υγρόψυκτο, μέγιστη θερμοκρασία στο στόμιο εξαγωγής: ..... K

3.6.1.2. Αερόψυκτο

3.6.1.2.1. Σημείο αναφοράς: .....

3.6.1.2.2. Μέγιστη θερμοκρασία στο σημείο αναφοράς: ..... K

3.6.2. Μέγιστη θερμοκρασία εξόδου από τον ενδιάμεσο ψύκτη: ..... K

3.6.3. Μέγιστη θερμοκρασία των καυσαερίων στο σημείο συναρμογής του/των σωλήνα/-ων εξάτμισης με την/τις εξωτερική/-ές φλάντζα/-ες της πολλαπλής της εξαγωγής ή του στροβιλοσυμπιεστή: ..... K

9. ΑΜΑΞΩΜΑ

9.1. Τύπος αμαξώματος με τους κωδικούς που ορίζονται στο μέρος Γ του παραρτήματος ΙΙ της οδηγίας 2007/46/ΕΚ: .....

9.2. Χρησιμοποιούμενα υλικά και μέθοδοι κατασκευής: .....

9.3. Θύρες επιβατών, μάνδαλα και γιγγλυμοί

9.3.1. Διάταξη και αριθμός θυρών: .....

9.4. Οπτικό πεδίο

9.4.1. Στοιχεία των κύριων σημείων αναφοράς με επαρκείς λεπτομέρειες, ώστε να καθίστανται άμεσα αναγνωρίσιμα και να εξακριβώνεται η θέση του καθενός ως προς τα άλλα και ως προς το σημείο R: .....

9.4.2. Σχέδιο/-α ή φωτογραφία/-ες όπου εμφαίνεται η θέση των τμημάτων των κατασκευαστικών στοιχείων που βρίσκονται στο μπροστινό οπτικό πεδίο 180°: .....

9.5. Ανεμοθώρακας και λοιπά παράθυρα

9.5.1. Ανεμοθώρακας

9.5.1.1. Χρησιμοποιούμενα υλικά: .....

9.5.1.2. Τρόπος στερέωσης: .....

9.5.1.3. Γωνία κλίσης: .....

9.5.1.4. Αριθμός/-οί έγκρισης τύπου: .....

9.5.1.5. Συμπληρωματικοί εξοπλισμοί του ανεμοθώρακα και θέση τοποθέτησής τους, καθώς και σύντομη περιγραφή τυχόν ηλεκτρικών/ηλεκτρονικών κατασκευαστικών στοιχείων: .....

9.6. Υαλοκαθαριστήρας/-ες

9.6.1. Λεπτομερής τεχνική περιγραφή (συμπεριλαμβανομένων φωτογραφιών ή σχεδίων): .....

9.7. Εκτοξευτήρας νερού ανεμοθώρακα

9.7.1. Λεπτομερής τεχνική περιγραφή (συμπεριλαμβανομένων φωτογραφιών ή σχεδίων) ή, εάν είναι εγκεκριμένος ως χωριστή τεχνική μονάδα, αριθμός έγκρισης τύπου: .....

9.8. Σύστημα αποπάγωσης και αποθόλωσης

9.8.1. Λεπτομερής τεχνική περιγραφή (συμπεριλαμβανομένων φωτογραφιών ή σχεδίων): .....

9.8.2. Μέγιστη κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας: ..... kW

9.10. Εσωτερική διαρρύθμιση

9.10.1. Εσωτερικός εξοπλισμός προστασίας των επιβατών

9.10.1.1. Σχέδιο διάταξης ή φωτογραφίες όπου εμφαίνεται η θέση των συνημμένων τομών ή όψεων: .....

9.10.1.3. Φωτογραφίες, σχέδια και/ή ανάπτυγμα των εσωτερικών εξαρτημάτων, όπου εμφαίνονται τα τμήματα του διαμερίσματος επιβατών και τα χρησιμοποιούμενα υλικά (με εξαίρεση τα εσωτερικά κάτοπτρα οδήγησης), η διάταξη των χειριστηρίων, ο ουρανός και η συρόμενη οροφή, το υποστήριγμα κεφαλής, τα καθίσματα και τα ερεισίνωτα: .....

9.10.3. Καθίσματα

9.10.3.1. Αριθμός θέσεων καθημένων ([ιδ]): .....

9.10.3.1.1. Θέση και διάταξη: .....

9.10.3.5. Συντεταγμένες ή σχέδιο του σημείου R

9.10.3.5.1. Θέση οδηγού: .....

9.10.3.6. Γωνία κορμού σύμφωνα με τη μελέτη

9.10.3.6.1. Θέση οδηγού: .....

Επεξηγηματικές σημειώσεις

([1]) Διαγράφεται ό,τι δεν ισχύει.
([2]) Προσδιορίζεται η ανοχή.
([6]) Τα οχήματα τα οποία χρησιμοποιούν και βενζίνη και αέριο καύσιμο, αλλά το σύστημα βενζίνης υπάρχει μόνο για περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης ή μόνο για την εκκίνηση και η χωρητικότητα της δεξαμενής βενζίνης δεν υπερβαίνει τα 15 λίτρα, θεωρούνται για τη δοκιμασία ως οχήματα τα οποία λειτουργούν μόνο με αέριο καύσιμο.
([β]) Εάν τα μέσα αναγνώρισης του τύπου περιέχουν χαρακτήρες άσχετους προς την περιγραφή του τύπου του οχήματος, κατασκευαστικού στοιχείου ή χωριστής τεχνικής μονάδας που καλύπτεται από το παρόν δελτίο πληροφοριών, οι εν λόγω χαρακτήρες συμβολίζονται στην τεκμηρίωση με ερωτηματικό: «?» (π.χ. ABC??123??).
([γ]) Κατατάσσονται σύμφωνα με τους ορισμούς που παρατίθενται στο μέρος Α του παραρτήματος ΙΙ της οδηγίας 2007/46/ΕΚ.
([ια]) Στην περίπτωση που ένα όχημα μπορεί να λειτουργεί είτε με βενζίνη, πετρέλαιο κ.λπ. είτε επίσης σε συνδυασμό με άλλο καύσιμο, τα σημεία επαναλαμβάνονται. Στην περίπτωση μη συμβατικών μηχανών και συστημάτων, δίνονται από τον κατασκευαστή στοιχεία ισοδύναμα προς αυτά που σημειώνονται εδώ.
([ιγ]) Η τιμή αυτή υπολογίζεται με π = 3,1416 και στρογγυλοποιείται στο πλησιέστερο cm^3.
([ιδ]) Προσδιορίζεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις της οδηγίας 80/1269/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 375 της 31.12.1980, σ. 46).
([ιθ]) Αναφέρεται ο αριθμός των θέσεων καθημένων όταν το όχημα κινείται. Σε περίπτωση αρθρωτού συστήματος μπορεί να προσδιοριστεί εύρος.

ΜΕΡΟΣ 2

Πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΚ

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

Σχήμα: Α4 (210 × 297 mm)

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ ΕΚ

Σφραγίδα της αρχής έγκρισης τύπου

Ανακοίνωση σχετικά με:

— έγκριση τύπου ΕΚ (1)
— επέκταση έγκρισης τύπου ΕΚ (1)
— άρνηση έγκρισης τύπου ΕΚ (1)
— ανάκληση έγκρισης τύπου ΕΚ (1)

} ενός τύπου οχήματος όσον αφορά τα συστήματα αποπάγωσης και αποθόλωσης

Σε σχέση με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 672/2010, όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. …/… (1)

Αριθμός έγκρισης τύπου ΕΚ: .....

Λόγος επέκτασης: .....

ΤΜΗΜΑ Ι

0.1. Μάρκα (εμπορική ονομασία του κατασκευαστή): .....

0.2. Τύπος: .....

0.2.1. Εμπορική ονομασία/-ες (αν υπάρχει): .....

0.3. Μέσα αναγνώρισης του τύπου, εφόσον σημειώνονται επί του οχήματος (2): .....

0.3.1. Θέση της εν λόγω σήμανσης: .....

0.4. Κατηγορία οχήματος (3): .....

0.5. Ονομασία και διεύθυνση κατασκευαστή: .....

0.8. Ονομασία/-ες και διεύθυνση (διευθύνσεις) των εγκαταστάσεων συναρμολόγησης: .....

0.9. Ονοματεπώνυμο και διεύθυνση του αντιπροσώπου του κατασκευαστή (αν υπάρχει): .....

ΤΜΗΜΑ ΙΙ

1. Συμπληρωματικές πληροφορίες: βλέπε προσθήκη.

2. Υπεύθυνη τεχνική υπηρεσία διενέργειας των δοκιμών: .....

3. Ημερομηνία της έκθεσης δοκιμής: .....

4. Αριθμός της έκθεσης δοκιμής: .....

5. Παρατηρήσεις (αν υπάρχουν): βλέπε προσθήκη.

6. Τόπος: .....

7. Ημερομηνία: .....

8. Υπογραφή: .....

Συνημμένα: Τεύχος πληροφοριών

Έκθεση δοκιμής

(1) Διαγράφεται ό,τι δεν ισχύει.

(2) Εάν τα μέσα αναγνώρισης του τύπου περιέχουν χαρακτήρες άσχετους προς την περιγραφή του τύπου του οχήματος, κατασκευαστικού στοιχείου ή χωριστής τεχνικής μονάδας που καλύπτεται από το παρόν δελτίο πληροφοριών, οι εν λόγω χαρακτήρες συμβολίζονται στην τεκμηρίωση με ερωτηματικό: «?» (π.χ. ABC??123??).

(3) Όπως ορίζεται στο παράρτημα ΙΙ τμήμα Α της οδηγίας 2007/46/ΕΚ.

Προσθήκη

στο πιστοποιητικό έγκρισης τύπου ΕΚ αριθ. …

1. Συμπληρωματικές πληροφορίες:

1.1. Σύντομη περιγραφή του τύπου οχήματος, όσον αφορά τη δομή, τις διαστάσεις, τις γραμμές και τα συστατικά υλικά: .....

1.2. Περιγραφή των συστημάτων αποπάγωσης και αποθόλωσης: .....

1.3. Περιγραφή των εσωτερικών διατάξεων ή εξαρτημάτων που ενδεχομένως να επηρεάζουν τις δοκιμές: .....

1.4. Μέγιστος αριθμός θέσεων καθημένων: .....

1.5. Χαρακτηριστικά του ανεμοθώρακα: ..... πάχος κατασκευαστικών τμημάτων (mm): .....

1.6. Ονομαστική τάση της ηλεκτρικής εγκατάστασης (V): .....

2. Θέση πηδαλίου διεύθυνσης: αριστερά/δεξιά [1]

3. Συγκρότημα παραγωγής ισχύος: επιβαλλόμενη ανάφλεξη/ανάφλεξη με συμπίεση/ηλεκτρικό/υβριδικό ηλεκτρικό/ ..... [1]

4. Θερμοκρασία κατά τη δοκιμή αποπάγωσης: – 8 °C/– 18 °C [1]

5. Παρατηρήσεις: .....

[1] Διαγράφεται ό,τι δεν ισχύει.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Απαιτήσεις για τα συστήματα αποπάγωσης και αποθόλωσης ανεμοθώρακα

1. ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

1.1. Αποπάγωση του ανεμοθώρακα

1.1.1. Κάθε όχημα είναι εξοπλισμένο με σύστημα τήξης της πάχνης ή του πάγου από την εξωτερική γυάλινη επιφάνεια του ανεμοθώρακα. Το σύστημα αποπάγωσης είναι αρκετά αποτελεσματικό ώστε να εξασφαλίζει ικανοποιητική ορατότητα μέσα από τον ανεμοθώρακα σε ψυχρό καιρό.

1.1.2. Η αποτελεσματικότητα του συστήματος ελέγχεται με τον προσδιορισμό της αποπαγωμένης περιοχής του ανεμοθώρακα ανά διαστήματα, μετά την εκκίνηση και αφού έχει παραμείνει το όχημα σε ψυχρό θάλαμο για ορισμένο χρονικό διάστημα.

1.1.3. Οι απαιτήσεις των σημείων 1.1.1 και 1.1.2 ελέγχονται με τη μέθοδο που αναφέρεται στο σημείο 2.1 του παρόντος παραρτήματος.

1.1.4. Πληρούνται οι ακόλουθες απαιτήσεις:

1.1.4.1. 20 λεπτά μετά την έναρξη της περιόδου δοκιμής η οπτική ζώνη A όπως προσδιορίζεται σύμφωνα με το προσάρτημα 3 του παραρτήματος II είναι κατά 80 % αποπαγωμένη·

1.1.4.2. 25 λεπτά μετά την έναρξη της περιόδου δοκιμής, η αποπαγωμένη περιοχή του ανεμοθώρακα προς την πλευρά του συνοδηγού πρέπει να είναι συγκριτικώς ίδια με εκείνη που περιγράφεται στο σημείο 1.1.4.1 για την πλευρά του οδηγού·

1.1.4.3. 40 λεπτά μετά την έναρξη της περιόδου δοκιμής η οπτική ζώνη B όπως προσδιορίζεται σύμφωνα με το προσάρτημα 3 του παραρτήματος II είναι κατά 95 % αποπαγωμένη.

1.2. Αποθόλωση του ανεμοθώρακα

1.2.1. Κάθε όχημα είναι εξοπλισμένο με σύστημα εξάλειψης του αχνού από την εσωτερική γυάλινη επιφάνεια του ανεμοθώρακα.

1.2.2. Το σύστημα αποθόλωσης είναι αρκετά αποτελεσματικό ώστε να αποκαθίσταται η ορατότητα μέσα από τον ανεμοθώρακα όταν αυτό θολώσει με υδρατμούς. Η αποτελεσματικότητά του εξακριβώνεται με τη διαδικασία που περιγράφεται στο σημείο 2.2 του παρόντος παραρτήματος.

1.2.3. Πληρούνται οι ακόλουθες απαιτήσεις:

1.2.3.1. η οπτική ζώνη A όπως προσδιορίζεται σύμφωνα με το προσάρτημα 3 του παραρτήματος II ξεθολώνει κατά 90 % σε δέκα λεπτά·

1.2.3.2. η οπτική ζώνη B όπως προσδιορίζεται σύμφωνα με το προσάρτημα 3 του παραρτήματος II ξεθολώνει κατά 80 % σε δέκα λεπτά.

2. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΟΚΙΜΗΣ

2.1. Αποπάγωση του ανεμοθώρακα

2.1.1. Η δοκιμή διεξάγεται σε θερμοκρασία - 8 ± 2 °C ή - 18 ± 3 °C, όπως επιλέχθηκε από τον κατασκευαστή.

2.1.2. Η δοκιμή πραγματοποιείται σε ψυχρό θάλαμο, αρκετά μεγάλο ώστε να χωρά ολόκληρο το όχημα και εξοπλισμένο κατά τέτοιο τρόπο ώστε να διατηρείται σε αυτόν μία από τις θερμοκρασίες που αναφέρονται στο σημείο 2.1.1 καθ' όλη τη διάρκεια της δοκιμής και να κυκλοφορεί κρύος αέρας. Ο ψυχρός θάλαμος διατηρείται εκ των προτέρων, τουλάχιστον για ένα εικοσιτετράωρο, σε θερμοκρασία κατώτερη ή ίση προς τη θερμοκρασία που προδιαγράφεται για τη δοκιμή πριν από την περίοδο κατά την οποία το όχημα εκτίθεται στο ψύχος.

2.1.3. Μια πλήρης απολίπανση των εσωτερικών και εξωτερικών επιφανειών του ανεμοθώρακα πραγματοποιείται πριν από τη δοκιμή με μεθυλική αλκοόλη ή με ισοδύναμο προϊόν απολίπανσης. Αφού στεγνώσουν οι επιφάνειες, εναποτίθεται στρώμα διαλύματος αμμωνίας αναλογίας 3 % το ελάχιστο έως 10 % το μέγιστο. Η επιφάνεια στεγνώνεται πάλι, κατόπιν σκουπίζεται με ένα στεγνό κομμάτι βαμβακερού υφάσματος.

2.1.4. Η μηχανή είναι σβηστή και το όχημα διατηρείται στη θερμοκρασία της δοκιμής τουλάχιστον για 10 ώρες πριν από την έναρξη της δοκιμής.

2.1.4.1. Εάν είναι δυνατόν να ελεγχθεί κατά πόσον έχουν σταθεροποιηθεί το ψυκτικό μέσο και το λιπαντικό της μηχανής του οχήματος στη θερμοκρασία της δοκιμής, η περίοδος αυτή μπορεί να είναι βραχύτερη.

2.1.5. Μετά την περίοδο έκθεσης που ορίζεται στο σημείο 2.1.4, εναποτίθεται ομοιόμορφο στρώμα πάγου 0,044 g/cm^2 σε ολόκληρη την εξωτερική επιφάνεια του ανεμοθώρακα με πιστόλι ψεκασμού νερού το οποίο λειτουργεί με πίεση 3,5 ± 0,2 bar.

2.1.5.1. Το ακροφύσιο του πιστολιού, ρυθμισμένο έτσι ώστε να επιτυγχάνεται ο πιο εκτεταμένος και ισχυρός πίδακας, κρατιέται κάθετα στη γυάλινη επιφάνεια, σε απόσταση 200 έως 250 mm από αυτήν, και διευθύνεται με τρόπο ώστε να σχηματίζει ομοιόμορφο στρώμα πάγου από τη μία ως την άλλη πλευρά του ανεμοθώρακα.

2.1.5.1.1. Για την εκπλήρωση της απαίτησης του σημείου 2.1.5 μπορεί να χρησιμοποιηθεί πιστόλι ψεκασμού με ακροφύσιο διαμέτρου 1,7 mm και παροχή 0,395 l/min, ικανό να παράγει πίδακα διαμέτρου 300 mm επί της γυάλινης επιφάνειας, όταν τοποθετείται σε απόσταση 200 mm από αυτή. Κάθε άλλη συσκευή που μπορεί να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις αυτές είναι εξίσου δεκτή.

2.1.6. Αφού σχηματιστεί πάγος στον ανεμοθώρακα, το όχημα διατηρείται στον ψυχρό θάλαμο για ένα ακόμη διάστημα 30 λεπτών το λιγότερο και 40 λεπτών το περισσότερο.

2.1.7. Αφού περάσει το χρονικό διάστημα που αναφέρεται στο σημείο 2.1.6, εισέρχονται στο όχημα ένας ή δύο παρατηρητές και, στη συνέχεια, μπορεί να τεθεί στη θέση λειτουργίας (on) ο γενικός διακόπτης του οχήματος και να τεθεί σε κίνηση τυχόν μηχανή, εάν είναι αναγκαίο, με εξωτερικά μέσα. Η περίοδος δοκιμής ξεκινά μόλις ενεργοποιηθεί ο γενικός διακόπτης του οχήματος.

2.1.7.1. Εάν το όχημα είναι εξοπλισμένο με μηχανή, η ταχύτητα της μηχανής μπορεί να ρυθμιστεί σύμφωνα με την προδιαγραφή που συνιστάται από τον κατασκευαστή για τη θέρμανση της μηχανής κατά την εκκίνηση με κρύο καιρό κατά τα πρώτα πέντε λεπτά της περιόδου δοκιμής.

2.1.7.2. Στη διάρκεια των 35 τελευταίων λεπτών της περιόδου δοκιμής (ή σε όλη τη διάρκειά της, εάν η περίοδος θέρμανσης των πέντε λεπτών δεν εφαρμοστεί):

2.1.7.2.1. Εάν το όχημα είναι εξοπλισμένο με μηχανή, η μηχανή λειτουργεί σε ταχύτητα που δεν υπερβαίνει το 50 % της ταχύτητας που αντιστοιχεί στη μέγιστη ισχύ εξόδου του. Ωστόσο, εάν αυτό δεν σταθεί δυνατό, λόγω ειδικής στρατηγικής λειτουργίας της μηχανής, παραδείγματος χάριν στην περίπτωση των ηλεκτρικών υβριδικών οχημάτων, καθορίζεται ένα ρεαλιστικό σενάριο της χειρότερης περίπτωσης. Το σενάριο λαμβάνει υπόψη τις ταχύτητες της μηχανής, την περιοδική απουσία ή την παντελή απουσία λειτουργίας μηχανής σε κανονικές συνθήκες οδήγησης και σε θερμοκρασία περιβάλλοντος - 8 °C ή - 18 °C, όποια από τις δύο επέλεξε να ορίσει ο κατασκευαστής ως θερμοκρασία δοκιμής. Εάν το σύστημα μπορεί να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις αποπάγωσης χωρίς τη λειτουργία μηχανής, δεν χρειάζεται να τεθεί σε κίνηση η μηχανή καθόλου.

2.1.7.3. Όλοι οι συσσωρευτές είναι πλήρως φορτισμένοι κατά την έναρξη της δοκιμής.

2.1.7.4. Στη διάρκεια της δοκιμής, η τάση στα ηλεκτρόδια της διάταξης αποπάγωσης δεν μπορεί να είναι ανώτερη από το 20 % της ονομαστικής τάσης του συστήματος.

2.1.7.5. Η θερμοκρασία του χώρου της δοκιμής μετριέται στο μέσο ύψος του ανεμοθώρακα και σε σημείο τέτοιο ώστε να μην επηρεάζεται αισθητά από τη θερμότητα που προέρχεται από το δοκιμαζόμενο όχημα.

2.1.7.6. Η οριζόντια ταχύτητα του αέρα που εξασφαλίζει την ψύξη του θαλάμου και που μετριέται αμέσως πριν από τη δοκιμή στο επίπεδο συμμετρίας του οχήματος και σε σημείο που βρίσκεται 300 mm μπροστά από τη βάση του ανεμοθώρακα, στο μέσο ύψος μεταξύ βάσης και κορυφής του ανεμοθώρακα, είναι όσο το δυνατόν χαμηλότερη και σε κάθε περίπτωση κατώτερη των 8 km/h.

2.1.7.7. Εάν υπάρχει μηχανή, το κάλυμμα της μηχανής, η οροφή, όλες οι θύρες, τα παράθυρα και οι είσοδοι εξαερισμού, εκτός από τις οπές εισόδου και εκκένωσης του συστήματος θέρμανσης και εξαερισμού, είναι κλειστά· ένα ή δύο παράθυρα μπορούν να είναι ανοικτά, σε συνολικό ύψος 25 mm, αν απαιτείται από τον κατασκευαστή.

2.1.7.8. Τα όργανα χειρισμού του συστήματος αποπάγωσης του οχήματος είναι ρυθμισμένα όπως συνιστά ο κατασκευαστής για τη θερμοκρασία δοκιμής.

2.1.7.9. Μπορούν να χρησιμοποιηθούν οι υαλοκαθαριστήρες κατά τη δοκιμή, με τον όρο ότι θα τεθούν σε λειτουργία χωρίς χειροκίνητη παρέμβαση, πέρα από τον χειρισμό τυχόν οργάνων στο εσωτερικό του οχήματος.

2.1.8. Κάθε πέντε λεπτά από την έναρξη της δοκιμής, ο παρατηρητής ή οι παρατηρητές οριοθετούν την αποπαγωμένη περιοχή, στην εσωτερική επιφάνεια του ανεμοθώρακα.

2.1.9. Αφού τελειώσει η δοκιμή, σημειώνεται η περίμετρος της αποπαγωμένης περιοχής στην εσωτερική επιφάνεια του ανεμοθώρακα, όπως ορίζεται στο σημείο 2.1.8, και σημειώνονται η οπτική ζώνη A και η οπτική ζώνη B του ανεμοθώρακα.

2.2. Αποθόλωση του ανεμοθώρακα

2.2.1. Μια πλήρης απολίπανση της εσωτερικής επιφάνειας του ανεμοθώρακα πραγματοποιείται πριν από τη δοκιμή με μεθυλική αλκοόλη ή με ισοδύναμο προϊόν απολίπανσης. Αφού στεγνώσει η επιφάνεια, εναποτίθεται στρώμα διαλύματος αμμωνίας αναλογίας 3 % το ελάχιστο έως 10 % το μέγιστο. Η επιφάνεια στεγνώνεται πάλι, κατόπιν σκουπίζεται με ένα στεγνό κομμάτι βαμβακερού υφάσματος.

2.2.2. Η δοκιμή πραγματοποιείται μέσα σε θάλαμο συνθηκών περιβάλλοντος αρκετά μεγάλο ώστε να χωρά ολόκληρο το όχημα και ικανό να παράγει και να διατηρεί θερμοκρασία δοκιμής από - 3 ± 1 °C καθ' όλη τη διάρκεια της δοκιμής.

2.2.2.1. Η θερμοκρασία του χώρου της δοκιμής μετριέται στο μέσο ύψος του ανεμοθώρακα και σε σημείο τέτοιο ώστε να μην επηρεάζεται αισθητά από τη θερμότητα που προέρχεται από το δοκιμαζόμενο όχημα.

2.2.2.2. Η οριζόντια ταχύτητα του αέρα που εξασφαλίζει την ψύξη του θαλάμου και που μετριέται αμέσως πριν από τη δοκιμή στο επίπεδο συμμετρίας του οχήματος και σε σημείο που βρίσκεται 300 mm μπροστά από τη βάση του ανεμοθώρακα, στο μέσο ύψος μεταξύ βάσης και κορυφής του ανεμοθώρακα, είναι όσο το δυνατόν χαμηλότερη και σε κάθε περίπτωση κατώτερη των 8 km/h.

2.2.2.3. Εάν το όχημα είναι εξοπλισμένο με μηχανή, το κάλυμμα της μηχανής, η οροφή, όλες οι θύρες, τα παράθυρα και οι είσοδοι εξαερισμού, εκτός από τις οπές εισόδου και εκκένωσης του συστήματος θέρμανσης και εξαερισμού, είναι κλειστά· ένα ή δύο παράθυρα μπορούν να είναι ανοικτά από την έναρξη της δοκιμής αποθόλωσης, σε συνολικό ύψος 25 mm, αν απαιτείται από τον κατασκευαστή.

2.2.3. Οι υδρατμοί παράγονται με τη βοήθεια της ατμογεννήτριας που περιγράφεται στο προσάρτημα 4 του παραρτήματος II. Η ατμογεννήτρια περιέχει αρκετό νερό ώστε να παραχθούν τουλάχιστον 70 ± 5 g/h αχνού ανά υποδεικνυόμενη από τον κατασκευαστή θέση καθημένου, σε θερμοκρασία περιβάλλοντος - 3 °C.

2.2.4. Η εσωτερική επιφάνεια του ανεμοθώρακα καθαρίζεται όπως περιγράφεται στο σημείο 2.2.1 αφού τοποθετηθεί το όχημα στον θάλαμο συνθηκών περιβάλλοντος. Η θερμοκρασία του αέρα του περιβάλλοντος χαμηλώνει και σταθεροποιείται στους - 3 ± 1 °C. Η μηχανή είναι σβηστή και το όχημα διατηρείται στη θερμοκρασία της δοκιμής τουλάχιστον για 10 ώρες πριν από την έναρξη της δοκιμής. Εάν είναι δυνατόν να ελεγχθεί κατά πόσον έχουν σταθεροποιηθεί το ψυκτικό μέσο και το λιπαντικό της μηχανής του οχήματος στη θερμοκρασία της δοκιμής, η περίοδος αυτή μπορεί να είναι βραχύτερη.

2.2.5. Η ατμογεννήτρια τοποθετείται κατά τέτοιο τρόπο ώστε οι οπές εξόδου να βρίσκονται στο διάμηκες επίπεδο συμμετρίας του οχήματος σε ύψος 580 ± 80 mm άνω του σημείου R ή του σημείου αναφοράς καθημένου του καθίσματος του οδηγού. Κατά κανόνα τοποθετείται αμέσως πίσω από το ερεισίνωτο της μπροστινής θέσης, κι εφόσον οι θέσεις βρίσκονται στις προβλεπόμενες από τη μελέτη θέσεις που δηλώθηκαν από τον κατασκευαστή του οχήματος και τα ερεισίνωτα είναι ρυθμισμένα στην προβλεπόμενη από τη μελέτη γωνία. Αν κάτι τέτοιο δεν είναι δυνατόν λόγω της εσωτερικής διαρρύθμισης του οχήματος, η ατμογεννήτρια μπορεί να τοποθετηθεί μπροστά από τα ερεισίνωτα, στην εγγύτερη κατάλληλη θέση προς εκείνη που υποδείχθηκε προηγουμένως.

2.2.6. Αφού η ατμογεννήτρια λειτουργήσει επί πέντε λεπτά στο εσωτερικό του οχήματος, ένας ή δύο παρατηρητές εισέρχονται γρήγορα στο όχημα από τις θύρες, οι οποίες δεν παραμένουν ανοιχτές για χρονικό διάστημα που υπερβαίνει συνολικά τα 8 δευτερόλεπτα, και κάθονται στις μπροστινές θέσεις του οχήματος. Η απόδοση της ατμογεννήτριας μειώνεται κατά 70 ± 5 g/h ανά παρατηρητή.

2.2.7. Ένα λεπτό μετά την είσοδο του/των παρατηρητή/-ών στο όχημα, μπορεί να τεθεί στη θέση λειτουργίας (on) ο γενικός διακόπτης του οχήματος και να τεθεί σε κίνηση τυχόν μηχανή, εάν είναι αναγκαίο, με εξωτερικά μέσα. Η περίοδος δοκιμής ξεκινά μόλις ενεργοποιηθεί ο γενικός διακόπτης του οχήματος.

2.2.7.1. Εάν το όχημα είναι εφοδιασμένο με μηχανή, λειτουργεί σε ταχύτητα που δεν υπερβαίνει το 50 % της ταχύτητας που αντιστοιχεί στη μέγιστη ισχύ εξόδου του. Ωστόσο, εάν αυτό δεν σταθεί δυνατό, λόγω ειδικής στρατηγικής στη λειτουργία της μηχανής, παραδείγματος χάριν στην περίπτωση των ηλεκτρικών υβριδικών οχημάτων, καθορίζεται ένα ρεαλιστικό σενάριο της χειρότερης περίπτωσης. Το σενάριο λαμβάνει υπόψη τις ταχύτητες της μηχανής, την περιοδική απουσία ή την παντελή απουσία λειτουργίας μηχανής σε κανονικές συνθήκες οδήγησης και σε θερμοκρασία περιβάλλοντος - 1 °C. Εάν το σύστημα μπορεί να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις αποθόλωσης χωρίς τη λειτουργία μηχανής, δεν χρειάζεται να τεθεί σε κίνηση η μηχανή καθόλου.

2.2.7.2. Τα όργανα χειρισμού του συστήματος αποθόλωσης του οχήματος είναι ρυθμισμένα όπως συνιστά ο κατασκευαστής για τη θερμοκρασία δοκιμής.

2.2.7.3. Όλοι οι συσσωρευτές είναι πλήρως φορτισμένοι κατά την έναρξη της δοκιμής.

2.2.7.4. Η τάση στα ηλεκτρόδια της διάταξης αποθόλωσης δεν μπορεί να είναι ανώτερη από το 20 % της ονομαστικής τάσης του συστήματος.

2.2.8. Στο τέλος της δοκιμής, καταγράφεται η περίμετρος της αποθολωμένης περιοχής και σημειώνονται η οπτική ζώνη A και η οπτική ζώνη B του ανεμοθώρακα.

Προσάρτημα 1

Διαδικασία για την επαλήθευση του σημείου R ή του σημείου αναφοράς θέσης καθημένου

Η θέση του σημείου R ή του σημείου αναφοράς θέσης καθημένου καθορίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις του παραρτήματος 3 του κανονισμού αριθ. 17 της ΟΕΕ-ΗΕ [1].

[1] ΕΕ L 373 της 27.12.2006, σ. 1.

Προσάρτημα 2

Διαδικασία για τον προσδιορισμό των κύριων σημείων αναφοράς στο τρισδιάστατο σύστημα αναφοράς

Οι σχέσεις των διαστάσεων μεταξύ των κύριων σημείων αναφοράς στα σχέδια και της πραγματικής θέσης τους στο όχημα καθορίζονται σύμφωνα με τις διατάξεις του παραρτήματος 4 του κανονισμού αριθ. 125 της ΟΕΕ-ΗΕ [1].

[1] Δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη. Θα δημοσιευθεί πριν από τον Αύγουστο του 2010.

Προσάρτημα 3

Διαδικασία για τον προσδιορισμό των οπτικών ζωνών στους ανεμοθώρακες των οχημάτων

Οι οπτικές ζώνες Α και Β καθορίζονται σύμφωνα με τις διατάξεις του παραρτήματος 18 του κανονισμού αριθ. 43 της ΟΕΕ-ΗΕ.

Προσάρτημα 4

Απαιτήσεις για την ατμογεννήτρια

1. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

1.1. Η ατμογεννήτρια που χρησιμοποιείται στη δοκιμή έχει τα ακόλουθα γενικά χαρακτηριστικά:

1.1.1. Το δοχείο νερού έχει χωρητικότητα τουλάχιστον 2,25 λίτρων.

1.1.2. Η απώλεια θερμότητας στο σημείο βρασμού δεν υπερβαίνει τα 75 W σε θερμοκρασία περιβάλλοντος – 3 ± 1 °C.

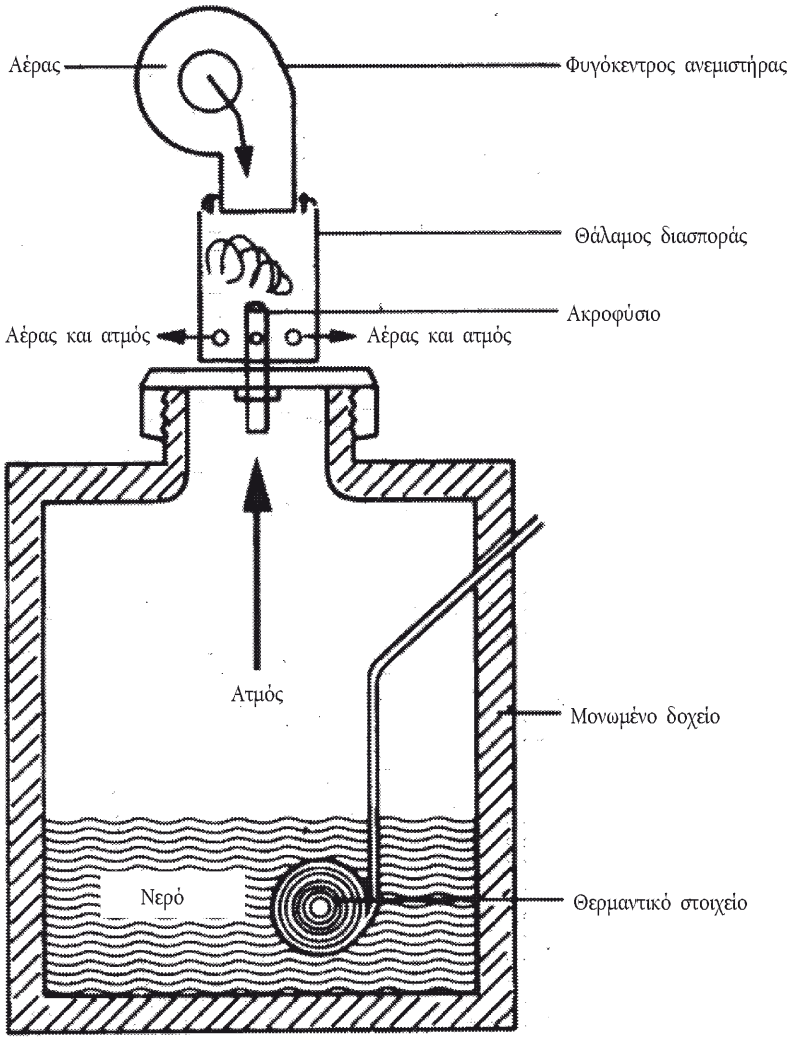
1.1.3. Ο ανεμιστήρας έχει παροχή από 0,07 m^3/min έως 0,10 m^3/min, σε στατική πίεση 0,5 mbar.

1.1.4. Έξι οπές διέλευσης ατμού τοποθετούνται στην κορυφή της ατμογεννήτριας, γύρω από την περίμετρο, σε ίσες μεταξύ τους αποστάσεις (βλέπε σχήμα 1):

1.1.5. Η ατμογεννήτρια είναι ρυθμισμένη στους – 3 ± 1 °C ώστε η παροχή να μπορεί να ρυθμιστεί για ποσότητες των 70 ± 5 g/h μέχρι ενός μέγιστου n φορές την τιμή αυτή, όπου n είναι ο μέγιστος αριθμός θέσεων καθημένων που προβλέπονται από τον κατασκευαστή.

Σχήμα 1

Διάγραμμα της ατμογεννήτριας



1.2. Τα μέρη που ορίζονται έχουν τα ακόλουθα χαρακτηριστικά ως προς τις διαστάσεις και τα υλικά.

1.2.1. Ακροφύσιο

1.2.1.1. Διαστάσεις:

1.2.1.1.1. Μήκος 100 mm

1.2.1.1.2. Εσωτερική διάμετρος 15 mm

1.2.1.2. Υλικό:

1.2.1.2.1. Ορείχαλκος.

1.2.2. Θάλαμος διασποράς

1.2.2.1. Διαστάσεις:

1.2.2.1.1. Εξωτερική διάμετρος σωλήνα 75 mm

1.2.2.1.2. Πάχος τοιχώματος 0,38 mm

1.2.2.1.3. Μήκος 115 mm

1.2.2.1.4. Έξι οπές των 6,3 mm διαμέτρου, ισοκατανεμημένες 25 mm άνω του πυθμένα του θαλάμου διασποράς.

1.2.2.2. Υλικό:

1.2.2.2.1. Ορείχαλκος.