Το έγγραφο αυτό συνιστά βοήθημα τεκμηρίωσης και δεν δεσμεύει τα κοινοτικά όργανα

►**B**

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 6ης Φεβρουαρίου 1970

περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των Κρατών μελών που αναφέρονται στο αποδεκτό ηχητικό επίπεδο και στη διάταξη εξατμίσεως των οχημάτων με κινητήρα

(70/157/ΕΟΚ)

(ΕΕ L 42 της 23.2.1970, σ. 16)

Τροποποιείται από:

		Επίσημη Εφημερίδα		
		αριθ.	σελίδα	ημερομηνία
►**M1**	Οδηγία 73/350/ΕΟΚ της Επιτροπής της 7ης Νοεμβρίου 1973	L 321	33	22.11.1973
►**M2**	Οδηγία 77/212/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 8ης Μαρτίου 1977	L 66	33	12.3.1977
►**M3**	Οδηγία 81/334/ΕΟΚ της Επιτροπής της 13ης Απριλίου 1981	L 131	6	18.5.1981
►**M4**	Οδηγία 84/372/ΕΟΚ της Επιτροπής της 3ης Ιουλίου 1984	L 196	47	26.7.1984
►**M5**	Οδηγία 84/424/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 3ης Σεπτεμβρίου 1984	L 238	31	6.9.1984

Τροποποιείται από:

►**A1**	Πράξη προσχώρησης της Δανίας, της Ιρλανδίας και του Ηνωμένου Βασιλείου (*)	L 73	14	27.3.1972
►**A2**	Πράξη προσχώρησης της Ισπανίας και της Πορτογαλίας	L 302	23	15.11.1985

(*) Η παρούσα πράξη δεν έχει δημοσιευτεί στην ελληνική γλώσσα.

▼B

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 6ης Φεβρουαρίου 1970

περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των Κρατών μελών που αναφέρονται στο αποδεκτό ηχητικό επίπεδο και στη διάταξη εξατμίσεως των οχημάτων με κινητήρα

(70/157/ΕΟΚ)

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητος, και ιδίως το άρθρο 100 αυτής,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Συνελεύσεως [1],

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής [2],

Εκτιμώντας:

ότι οι τεχνικές προδιαγραφές των εθνικών νομοθεσιών τις οποίες πρέπει να πληρούν τα οχήματα με κινητήρα αφορούν μεταξύ άλλων στο αποδεκτό ηχητικό επίπεδο και στη διάταξη εξατμίσεως·

ότι οι προδιαγραφές αυτές διαφέρουν από το ένα Κράτος μέλος στο άλλο και ως εκ τούτου είναι ανάγκη να υιοθετηθούν οι ίδιες προδιαγραφές από όλα τα Κράτη μέλη είτε συμπληρωματικά, είτε σε αντικατάσταση των υπαρχουσών ρυθμίσεών τους, ιδίως για να καταστεί δυνατή η έναρξη, για κάθε τύπο οχήματος, της διαδικασίας εγκρίσεως ΕΟΚ που αποτελεί το αντικείμενο της οδηγίας του Συμβουλίου της 6ης Φεβρουαρίου 1970 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των Κρατών μελών όσον άφορα στην έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους [3],

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Ως όχημα κατά την έννοια της παρούσης οδηγίας, νοείται κάθε όχημα με κινητήρα που προορίζεται να κυκλοφορεί επί οδού, με ή χωρίς αμάξωμα, που έχει τουλάχιστον τέσσερις τροχούς και εκ κατασκευής μεγίστη ταχύτητα μεγαλύτερη των 25 km/h, εξαιρουμένων των οχημάτων που μετακινούνται επί σιδηροτροχιών, των γεωργικών μηχανών και ελκυστήρων καθώς και των μηχανημάτων δημοσίων έργων.

▼M3

Άρθρο 2

Τα Κράτη μέλη δεν δύνανται, για λόγους που αφορούν το αποδεκτό ηχητικό επίπεδο και τη διάταξη εξατμίσεως, να αρνηθούν την έγκριση ΕΟΚ, ούτε την έγκριση, από εθνικής πλευράς, ενός τύπου οχήματος ή τύπου διατάξεως εξατμίσεως ή τύπου στοιχείου παρόμοιας διατάξεως θεωρουμένου ως τεχνικής ολότητος:

— αν, όσον αφορά το ηχητικό επίπεδο και τη διάταξη εξατμίσεως, το όχημα ανταποκρίνεται στις προδιαγραφές του παραρτήματος I,

— αν η διάταξη εξατμίσεως, ή στοιχείο παρόμοιας διατάξεως που θεωρείται ως τεχνική ολότητα, κατά την έννοια του άρθρου 9β

(1) ΕΕ αριθ. Α 160 της 18. 12. 1969, σ. 7.
(2) ΕΕ αριθ. Α 48 της 16. 4. 1969, σ. 16.
(3) ΕΕ αριθ. Α 42 της 23. 2. 1970, σ. 16.

▼M3

της αδηγίας 70/156/ΕΟΚ, ανταποκρίνεται στις προδιαγραφές του παραρτήματος ΙΙ.

Άρθρο 2α

1. Τα Κράτη μέλη δεν δύνανται, για λόγους που αφορούν το αποδεκτό ηχητικό επίπεδο και τη διάταξη εξατμίσεως, να αρνηθούν ή να απαγορεύσουν την πώληση, την καταχώριση στα μητρώα, την έναρξη κυκλοφορίας, ή τη χρήση οχημάτων, αν το ηχητικό επίπεδο και η διάταξη εξατμίσεως ανταποκρίνονται στις προδιαγραφές του παραρτήματος Ι.

2. Τα Κράτη μέλη δεν δύνανται, για λόγους που αφορούν το αποδεκτό ηχητικό επίπεδο και τη διάταξη εξατμίσεως, να απαγορεύσουν τη θέση σε κυκλοφορία διατάξεως εξατμίσεως ή στοιχείου παρόμοιας διατάξεως που θεωρείται σάν τεχνική ολότης, κατά την έννοια του άρθρου 9β της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, αν αυτή αντιστοιχεί, κατά την έννοια του άρθρου 2, προς τύπο που έχει εγκριθεί.

▼B

Άρθρο 3

Οι τροποποιήσεις που είναι απαραίτητες ώστε να προσαρμοστούν στην τεχνική πρόοδο οι προδιαγραφές του παραρτήματος, εκτός αυτών που αναφέρονται στα ►M3 σημεία 5.2.2.1 και 5.2.2.5 του παραρτήματος Ι ◄ θεσπίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 13 της οδηγίας του Συμβουλίου περί της εγκρίσεως των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους.

Άρθρο 4

1. Τα Κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις διατάξεις που είναι αναγκαίες για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία εντός προθεσμίας δεκαοκτώ μηνών από της κοινοποιήσεώς της. Ενημερώνουν αμέσως περί αυτού την Επιτροπή.

2. Τα Κράτη μέλη γνωστοποιούν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων του εσωτερικού δικαίου που θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 5

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα Κράτη μέλη.

▼**M3**

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΕΓΚΡΙΣΗ ΕΟΚ ΤΥΠΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΜΕ ΚΙΝΗΤΗΡΑ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΟ ΗΧΗΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

1. ΟΡΙΣΜΟΙ

1.1 **Τύπος οχήματος για τις ανάγκες εγκρίσεως ΕΟΚ όσον αφορά το ηχητικό επίπεδο**

Κατά την έννοια της παρούσας οδηγίας, ως «τύπος οχήματος» νοούνται τα οχήματα που δεν παρουσιάζουν μεταξύ τους ουσιαστικές διαφορές όσον αφορά τα εξής στοιχεία:

1.1.1. τις μορφές ή υλικά του αμαξώματος (ιδίως το κιβώτιο του κινήτηρα και την ηχητική μόνωσή του)·

1.1.2. το μήκος και το πλάτος του οχήματος·

1.1.3. τον τύπο του κινητήρα [διχρονος ή τετράχρονος, με παλινδρομικό ή περιστροφικό έμβολο, αριθμός και κυβισμός των κυλίνδρων, αριθμός και τύπος εξαερωτών ή συστημάτων εγχύσεως, διάταξη των βαλβίδων, μέγιστη ισχύς και αντίστοιχος αριθμός στροφών (S)]·

1.1.4. το σύστημα μεταδόσεως, ιδίως τον αριθμό των λόγων ταχυτήτων και τον υποπολλαπλασιασμό τους·

1.1.5. τον αριθμό, τον τύπο και την τοποθέτηση των διατάξεων σιγαστήρων εξατμίσεως·

1.1.6. τον αριθμό, τον τύπο και την τοποθέτηση των διατάξεων σιγαστήρων εισαγωγής.

1.2 **Διατάξεις σιγαστήρων εξατμίσεως και εισαγωγής**

1.2.1. Ως «διάταξη σιγαστήρα εξατμίσεως» νοείται ολόκληρο σύνολο στοιχείων που είναι αναγκαία για να μειώσουν το θόρυβο που προκαλείται από την εξάτμιση του κινητήρα του οχήματος.

1.2.2. Ως «διάταξη σιγαστήρα εισαγωγής» νοείται ολόκληρο σύνολο στοιχείων που είναι αναγκαία για να μειώσουν το θόρυβο που προκαλείται από τη διάταξη εισαγωγής του κινητήρα του οχήματος.

1.2.3. Κατά την έννοια της παρούσας οδηγίας, οι συλλογείς δεν αποτελούν τμήμα των διατάξεων σιγαστήρων.

1.3. **Διατάξεις σιγαστήρων εξατμίσεως ή εισαγωγής διαφόρων τύπων**

Ως «διατάξεις σιγαστήρων εξατμίσεως ή εισαγωγής διαφόρων τύπων» νοούνται διατάξεις που παρουσιάζουν μεταξύ τους ουσιαστικές διαφορές, οι οποίες μπορούν να αφορούν τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

1.3.1. τις διατάξεις των οποίων τα στοιχεία φέρουν διαφορετικά βιομηχανικά ή εμπορικά σήματα·

1.3.2. τις διατάξεις για τις οποίες τα χαρακτηριστικά των υλικών ενός οποιουδήποτε στοιχείου είναι διαφορετικά, ή των οποίων τα στοιχεία έχουν μορφή ή μέγεθος διαφορετικό. Τροποποίηση σχετικά με τη διαδικασία επιστρώσεως (γαλβάνωση, επίστρωση με αλουμίνιο κλπ.) δεν θεωρείται ότι προκαλεί διαφορά τύπου·

1.3.3. τις διατάξεις για τις οποίες οι αρχές λειτουργίας ενός τουλάχιστον στοιχείου είναι διαφορετικές·

1.3.4. τις διατάξεις των οποίων τα στοιχεία είναι συνδυασμένα κατά διαφορετικό τρόπο.

1.4. **Στοιχείο διατάξεως σιγαστήρα εξατμίσεως ή εισαγωγής**

Ως «στοιχείο διατάξεως σιγαστήρα εξατμίσεως ή εισαγωγής» νοείται ένα από τα μεμονωμένα στοιχεία των οποίων το σύνολο σχηματίζει τη διάταξη εξατμίσεως (π.χ.:

▼M3

σωλήνες εξατμίσεως, ο ίδιος ο λεγόμενος σιγαστήρας) ή τη διάταξη εισαγωγής (π.χ.: φίλτρο αέρος).

2. ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΕΩΣ ΕΟΚ

2.1. Η αίτηση εγκρίσεως ΕΟΚ τύπου οχήματος όσον αφορά το ηχητικό επίπεδο υποβάλλεται από τον κατασκευαστή του οχήματος ή τον εντολοδόχο του.

2.2. Συνοδεύεται από τα ακόλουθα δικαιολογητικά εις τριπλούν και από τις ακόλουθες πληροφορίες:

2.2.1. περιγραφή του τύπου οχήματος όσον αφορά τα σημεία που αναφέρονται στο σημείο 1.1 ανωτέρω. Οι αριθμοί ή/και τα σύμβολα που προσδιορίζουν τον τύπο του κινητήρα και τον τύπο του οχήματος πρέπει να αναφέρονται·

2.2.2. κατάλογο των στοιχείων καταλλήλως προσδιορισμένων που αποτελούν τις διατάξεις σιγαστήρων εξατμίσεως και εισαγωγής·

2.2.3. σχέδιο του συνόλου της διατάξεως εξατμίσεως και ένδειξη της τοποθετήσεώς της επί του οχήματος·

2.2.4. λεπτομερή σχέδια σχετικά με κάθε στοιχείο ώστε να επιτρέπεται ο εύκολος προσδιορισμός και αναγνώρισή του και ένδειξη των υλικών που χρησιμοποιήθηκαν.

2.3. Όχημα αντιπροσωπευτικό του τύπου οχήματος προς έγκριση πρέπει να παρουσιαστεί από τον κατασκευαστή ή τον εντολοδόχο του στην τεχνική υπηρεσία την επιφορτισμένη με τις δοκιμές.

2.4. Κατόπιν αιτήσεως της τεχνικής υπηρεσίας, πρέπει να παρουσιάζεται επίσης δείγμα της διατάξεως εξατμίσεως και κινητήρας που να έχει τουλάχιστον τον ίδιο κυλινδρισμό και την ίδια ισχύ όπως εκείνος με τον οποίο είναι εξοπλισμένος ο τύπος του οχήματος προς έγκριση.

3. ΕΓΓΡΑΦΕΣ

3.1 Με την εξαίρεση των στοιχείων στερεώσεως και των σωλήνων, τα στοιχεία των διατάξεων σιγαστήρων εξατμίσεως και εισαγωγής πρέπει να φέρουν:

3.1.1. το βιομηχανικό ή εμπορικό σήμα του κατασκευαστή, των διατά;ξεων και των στοιχείων τους·

3.1.2. την εμπορική ονομασία που δίνεται από τον κατασκευαστή.

3.2. Τα σήματα αυτά πρέπει να είναι ανεξίτηλα και ευανάγνωστα.

4. ΕΓΚΡΙΣΗ ΕΟΚ

4.1. Αν αίτηση, κατά την έννοια του σημείου 2.1, γίνει δεκτή, οι αρμόδιες αρχές συντάσσουν δελτίο σύμφωνο με το πρότυπο που υπάρχει στο παράρτημα III, το οποίο επισυνάπτεται στο δελτίο εγκρίσεως ΕΟΚ του οχήματος.

5. ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

5.1. **Γενικές προδιαγραφές**

5.1.1. Το όχημα, ο κινητήρας του και οι διατάξεις του σιγαστήρων εξατμίσεως και εισαγωγής πρέπει να έχουν σχεδιαστεί, κατασκευαστεί και στερεωθεί κατά τέτοιον τρόπο ώστε, κάτω από κανονικές συνθήκες χρήσεως και παρά τους κραδασμούς που μπορούν να υποστούν, το όχημα να μπορεί να πληροί τις προδιαγραφές της παρούσας οδηγίας.

5.1.2. Οι διατάξεις σιγαστήρων πρέπει να έχουν σχεδιαστεί, κατασκευαστεί και στερεωθεί κατά τέτοιο;ν τρόπο ώστε να παρουσιάζουν εύλογη αντοχή στα φαινόμενα διαβρώσεως στα οποία υπόκεινται, λαμβανομένων υπόψη των συνθηκών χρήσεως του οχήματος.

▼M3

5.2 **Προδιαγραφές σχετικές με ηχητικά επίπεδα**

5.2.1. *Μέθοδος μετρήσεως*

5.2.1.1. Η μέτρηση του θορύβου, που προκαλείται από τον τύπο του οχήματος που παρουσιάζεται για έγκριση ΕΟΚ, πραγματοποιείται σύμφωνα με καθεμία από τις δύο μεθόδους που περιγράφονται αντίστοιχα στο σημείο 5.2.2.4 για το όχημα εν κινήσει και στο σημείο 5.2.3.4 για το όχημα εν στάσει [1].

5.2.1.2. Οι δύο τιμές, που μετρούνται σύμφωνα με τις προδιαγραφές του σημείου 5.2.1.1 ανωτέρω, πρέπει να γραφούν στο πρακτικό και σε ένα δελτίο σύμφωνο με το πρότυπο του παραρτήματος III.

5.2.2. *Ηχητικό επίπεδο του οχήματος εν κινήσει*

▼M5

5.2.2.1 Οριακές τιμές

Το ηχητικό επίπεδο που μετράται σύμφωνα με τα σημεία 5.2.2.2 έως 5.2.2.5 του παρόντος παραρτήματος δεν πρέπει να υπερβαίνει τα ακόλουθα όρια:

	Κατηγορίες οχημάτων	Οριακές τιμές σε dB (A)
5.2.2.1.1.	Οχήματα που προορίζονται για τη μεταφορά προσώπων, τα οποία περιλαμβάνουν μέχρι εννέα θέσεις καθημένων, συμπεριλαμβανομένης και αυτής του οδηγού	77
5.2.2.1.2.	Οχήματα που προορίζονται για τη μεταφορά προσώπων, και έχουν περισσότερες από εννέα θέσεις καθημένων, συμπεριλαμβανομένης και αυτής του οδηγού και των οποίων η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα υπερβαίνει τους 3,5 τόνους:	
5.2.2.1.2.1.	— με κινητήρα ισχύος μικρότερης από 150 kW	80
5.2.2.1.2.2.	— με κινητήρα ισχύος ίσης ή μεγαλύτερης από 150 kW	83
5.2.2.1.3.	Οχήματα τα οποία προορίζονται για τη μεταφορά προσώπων και έχουν περισσότερες από εννέα θέσεις καθημένων, συμπεριλαμβανομένης και αυτής του οδηγού· οχήματα προοριζόμενα για τη μεταφορά εμπορευμάτων, και των οποίων:	
5.2.2.1.3.1.	— το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος δεν υπερβαίνει τους 2 τόνους	78
5.2.2.1.3.2.	— το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος είναι μεταξύ 2 και 3,5 τόνων	79
5.2.2.1.4.	Οχήματα που προορίζονται για τη μεταφορά εμπορευμάτων και των οποίων η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα υπερβαίνει τους 3,5 τόνους:	
5.2.2.1.4.1.	— με κινητήρα ισχύος μικρότερης από 75 kW	81
5.2.2.1.4.2.	— με κινητήρα ισχύος ίσης ή μεγαλύτερης από 75 kW αλλά μικρότερης από 150 kW	83
5.2.2.1.4.3.	— με κινητήρα ισχύος ίσης ή μεγαλύτερης από 150 kW	84

[1] Πραγματοποιείται δοκιμή επί οχήματος εν στάσει για να προσδιοριστεί τιμή αναφοράς για τις διοικήσεις που χρησιμοποιούν τη μέθοδο αυτή για τον έλεγχο των οχημάτων σε κυκλοφορία.

▼**M5**

Ωστόσο,

— για τα οχήματα των κατηγοριών των σημείων 5.2.2.1.1 κα 5.2.2.1.3, οι οριακές τιμές αυξάνονται κατά 1 dB (A) εφόσον τα οχήματα είναι εξοπλισμένα με κινητήρα diesel με απευθείας έγχυση,

— για τα οχήματα που έχουν μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος μεγαλύτερο από 2 τόνους και τα οποία έχουν σχεδιαστεί για μη οδική χρήση, οι οριακές τιμές αυξάνονται κατά 1 dB (A) εφόσον είναι εξοπλισμένα με κινητήρα ισχύος μικρότερης από 150 kW και κατά 2 dB (A) εφόσον είναι εξοπλισμένα με κινητήρα ισχύος ίσης ή μεγαλύτερης από 150 kW.

▼**M3**

5.2.2.2. Συσκευές μετρήσεως

5.2.2.2.1. Ακουστικές μετρήσεις

Η συσκευή ακουστικής μετρήσεως είναι ένα ηχόμετρο ακριβείας, σύμφωνο προς το πρότυπο που περιγράφεται στη δημοσίευση αριθ. 179 «ηχόμετρα ακριβείας», δεύτερη έκδοση, της Διεθνούς Ηλεκτροτεχνικής Επιτροπής (CEI). Για τις μετρήσεις χρησιμοποιείται η «ταχεία» απόκριση του ηχομέτρου καθώς και το δίκτυο σταθμίσεως «A», που περιγράφονται επίσης σε αυτή τη δημοσίευση.

Στην αρχή και στο τέλος κάθε σειράς μετρήσεων, το ηχόμετρο βαθμονομείται σύμφωνα με τις ενδείξεις του κατασκευαστή μέσω μίας κατάλληλης ηχητικής πηγής (π.χ. ενός εμβολοφώνου (pistonphone)). Αν τα σφάλματα του ηχομέτρου κατά τις βαθμονομήσεις αυτές διαφέρουν κατά περισσότερο από 1 dB, κατά τη διάρκεια μιαςσειράς μετρήσεων, η δοκιμή πρέπει να θεωρηθεί ως μη αξιόπιστη.

5.2.2.2.2. Μετρήσεις ταχύτητος

Η ταχύτητα περιστροφής του κινητήρα και η ταχύτητα του οχήματος στο διάδρομο δοκιμής προσδιορίζονται με ακρίβεια τουλάχιστον ίση προς 3 %.

5.2.2.3. Συνθήκες μετρήσεως

5.2.2.3.1. Γήπεδο δοκιμής

Το γήπεδο δοκιμής πρέπει να αποτελείται από μία κεντρική διαδρομή επιταχύνσεως περιβαλλόμενη από επιφάνεια δοκιμής πρακτικώς επίπεδη. Η διαδρομή επιταχύνσεως πρέπει να είναι επίπεδη. Ο διάδρομος κυλήσεως πρέπει να είναι στεγνός και σχεδιασμένος κατά τρόπο ώστε ο θόρυβος κυλήσεως να παραμένει ασθενής.

Στο γήπεδο δοκιμής, οι συνθήκες ελεύθερου ακουστικού πεδίου πρέπει να τηρούνται με ακρίβεια 1 dB μεταξύ της ηχητικής πηγής και του μικροφώνου. Η συνθήκη αυτή θεωρείται ότι πληρούται όταν δεν υπάρχουν σημαντικά πετάσματα που ανακλούν τον θόρυβο, όπως φράκτες, βράχοι, γέφυρες, ή κτίρια σε απόσταση 50 μέτρων γύρω από το κέντρο της διαδρομής επιταχύνσεως. Η επιφάνεια του γηπέδου πρέπει να αποτελείται, σε ελάχιστη ακτίνα 10 μέτρων γύρω από το κέντρο της διαδρομής επιταχύνσεως, από σκληρό υλικό, όπως σκυρόδεμα, άσφαλτο, ή κάθε άλλο ακουστικά ισοδύναμο υλικό. Δέν πρέπει να καλύπτεται ούτε από φρέσκο χιόνι, ούτε από υψηλή χλόη, ούτε από μόρια γής, ούτε από στάχτη.

Κανένα εμπόδιο ικανό να επιδράσει στο ηχητικό πεδίο δεν πρέπει να ευρίσκεται πλησίον του μικροφώνου και κανένας δεν πρέπει να παρεμβάλλεται μεταξύ του μικροφώνου και της ηχητικής πηγής. Ο επιφορτισμένος με τις μετρήσεις παρατηρητής πρέπει να έχει τέτοια θέση ώστε να αποφεύγεται κάθε παραποίηση των ενδείξεων της συσκευής μετρήσεως.

5.2.2.3.2. Μετεωρολογικές συνθήκες

Οι μετρήσεις δεν πρέπει να πραγματοποιούνται κάτω από δυσμενείς ατμοσφαιρικές συνθήκες. Χρειάζεται προσοχή ώστε τα αποτελέσματα να μη διαστρεβλώνονται από ριπές ανέμων.

▼M3

5.2.2.3.3. Θόρυβος περιβάλλοντος

Για τις μετρήσεις, το σταθμισμένο (A) ηχητικό επίπεδο ακουστικών πηγών εκτός από αυτές του υπό δοκιμή οχήματος, καθώς επίσης και το ηχητικό επίπεδο που προκύπτει από τον άνεμο, πρέπει να είναι κατώτερα τουλάχιστον κατά 10 dB (A) από το ηχητικό επίπεδο που προκαλείται από το όχημα. Το μικρόφωνο μπορεί να είναι εφοδιασμένο με κατάλληλο πέτασμα προστασίας κατά του ανέμου, λαμβανομένης υπόψη της επιδράσεώς του επί της ευαισθησίας και των χαρακτηριστικών διευθύνσεως του μικροφώνου.

5.2.2.3.4. Κατάσταση του οχήματος

Για τις μετρήσεις, το όχημα πρέπει να είναι έτοιμο για κυκλοφορία, όπως ορίζεται στο σημείο 2.6 του παραρτήματος I της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ και, εκτός από τις περιπτώσεις οχημάτων που δεν μπορούν να χωρισθούν, χωρίς ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενο.

Τα ελαστικά του οχήματος πρέπει να είναι τύπου που τοποθετείται κανονικά από τον κατασκευαστή στο όχημα αυτό και να έχουν την πίεση ή τις πιέσεις που προβλέπονται για το κενό όχημα.

Πριν από την αρχή των μετρήσεων, ο κινητήρας πρέπει να φτάσει τις κανονικές συνθήκες λειτουργίας του, όσον αφορά τις θερμοκρασίες, τη ρύθμιση, το καύσιμο, τους αναφλεκτήρες, τον ή τους εξαερωτές κλπ. (ανάλογα με την περίπτωση). Αν το όχημα είναι εφοδιασμένο με ανεμιστήρες αυτόματου χειρισμού, κάθε επέμβαση στη λειτουργία αυτής της διατάξεως αποκλείεται κατά τη μέτρηση.

Για τα οχήματα που έχουν περισσότερους από δύο κινητήριους τροχούς, χρησιμοποιείται μόνον η μετάδοση που προβλέπεται για την κανονική οδήγηση επί δρόμου.

5.2.2.4 Μέθοδος μετρήσεως

5.2.2.4.1 Φύση και αριθμός μετρήσεων

Το μέγιστο σταθμισμένο (A) ηχητικό επίπεδο, εκφρασμένο σε ντεσιμπέλ (dB), μετρείται κατά τη διάρκεια της διελεύσεως του οχήματος μεταξύ των γραμμών AA′ και BB′ (εικόνα 1). Η μέτρηση δεν ισχύει όταν καταγραφεί τιμή αιχμής που αποκλίνει ανωμάλως από το γενικό ηχητικό επίπεδο.

Δύο τουλάχιστον μετρήσεις πρέπει να πραγματοποιηθούν από κάθε πλευρά του οχήματος.

5.2.2.4.2. Θέση του μικροφώνου

Το μικρόφωνο πρέπει να τοποθετείται σε απόσταση 7,5 m ± 0,2 m από τη γραμμή αναφοράς CC′ (εικόνα 1) του διαδρόμου και σε ύψος 1,2 m ± 0,1 m πάνω από το επίπεδο του εδάφους. Ο άξονας μέγιστης ευαισθησίας του πρέπει να είναι οριζόντιος και κάθετος προς τη διαδρομή του οχήματος (γραμμή CC′).

5.2.2.4.3. Συνθήκες οδηγήσεως

5.2.2.4.3.1. Γενικές συνθήκες

Για όλες τις μετρήσεις, το όχημα οδηγείται σε ευθεία γραμμή στη διαδρομή επιταχύνσεως, κατά τέτοιον τρόπο ώστε το διάμηκες στο μέσο του οχήματος επίπεδο να είναι όσο το δυνατόν πλησιέστερα στη γραμμή CC′.

Το όχημα πλησιάζει τη γραμμή AA′ με αρχική σταθεροποιημένη ταχύτητα, σύμφωνα με τα σημεία 5.2.2.4.3.2 και 5.2.2.4.3.3. Μόλις το εμπρόσθιο άκρο του οχήματος προσεγγίσει τη γραμμή AA′, το όργανο χειρισμού επιταχύνσεως πρέπει να φέρεται, όσο είναι πρακτικώς δυνατόν ταχύτερα, στη θέση που αντιστοιχεί σε πλήρη ισχύ. Η θέση αυτή του οργάνου χειρισμού επιταχύνσεως διατηρείται μέχρι τη στιγμή που το οπίσθιο άκρο του οχήματος θα φθάσει τη γραμμή BB′. Το όργανο χειρισμού επιταχύνσεως επαναφέρεται τότε όσο το δυνατόν ταχύτερα στη θέση λειτουργίας ρελαντί.

▼M3

Στην περίπτωση αρθρωτών· και μη διαχωριζομένων οχημάτων, τα ρυμουλκούμενα δεν πρέπει να λαμβάνονται υπόψη όσον αφορά το πέρασμα της γραμμής BB′.

▼M4

5.2.2.4.3.2. Ταχύτητα προσέγγισης

Το όχημα πλησιάζει τη γραμμή AA′ με σταθερή ταχύτητα που αντιστοιχεί στη χαμηλότερη από τις δύο ακόλουθες ταχύτητες:

— ταχύτητα που αντιστοιχεί σε ταχύτητα περιστροφής του κινητήρα ίση με τα τρία τέταρτα της ταχύτητας (S) στην οποία ο κινητήρας αναπτύσσει τη μέγιστη ισχύ του.

— 50 χλμ/ώρα.

Αν όμως υπάρξει, κατά τη δοκική, παλινδρόμηση με συμπλεγμένη την πρώτη σχέση μετάδοσης της κίνησης (πρώτη ταχύτητα), στην περίπτωση οχημάτων εφοδιασμένων με αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων με περισσότερες από δύο ξεχωριστές σχέσεις, η διαδικασία δοκιμής μπορεί να είναι μία από τις ακόλουθες, κατ' επιλογή του κατασκευαστή:

— είτε αύξηση της ταχύτητας του οχήματος V μέχρι μία μέγιστη ταχύτητα 60 χλμ/ώρα ώστε να αποφευχθεί αυτή η παλινδρόμηση,

— είτε διατήρηση της ταχύτητας V στα 50 χλμ/ώρα, με παράλληλη μείωση της τροφοδότησης σε καύσιμο του κινητήρα το πολύ έως 95 % της αναγκαίας παροχής για την ανάπτυξη της πλήρους ισχύος. Η συνθήκη αυτή θεωρείται πληρούμενη:

  — στην περίπτωση κινητήρων ελεγχόμενης ανάφλεξης όταν η γωνία ανοίγματος του κινητού διαφράγματος του αναμικτήρα (πεταλούδα του καρμπυρατέρ) είναι 90 % και

  — στην περίπτωση κινητήρων ανάφλεξης με συμπίεση, όταν η μετατόπιση του οδοντωτού κανόνα (κρεμαγιέρας) της αντλίας έγχυσης περιορίζεται στο 90 % της διαδρομής του.

Στην περίπτωση που το όχημα είναι εξοπλισμένο με αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων χωρίς χειροκίνητο μοχλό επιλογής, το όχημα δοκιμάζεται σε διάφορες ταχύτητες προσέγγισης: 30, 40 και 50 χλμ/ώρα ή στα τρία τέταρτα της μέγιστης ταχύτητας σε δρόμο αν η τιμή αυ;τή είναι πιο χαμηλή. Πρέπει να επιλεγεί η συνθήκη κάτω από την οποία επιτυγχάνεται το μέγιστο ηχητικό επίπεδο.

▼M3

5.2.2.4.3.3. Επιλογή του συνδυασμού του κιβωτίου ταχυτήτων (εφ' όσον το όχημα το διαθέτει)

5.2.2.4.3.3.1. Μή αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων με χειροκίνητο μοχλό χειρισμού

▼M4

5.2.2.4.3.3.1.1. Τα οχήματα των κατηγοριών M_1 και N_1 που είναι εξοπλισμένα με κιβώτιο που έχει το πολύ τέσσερις σχέσεις μετάδοσης για εμπρόσθια κίνηση (τέσσερις ταχύτητες), δοκιμάζονται στη δεύτερη σχέση (δεύτερη ταχύτητα). Τα οχήματα των κατηγοριών αυτών, που είναι εξοπλισμένα με κιβώτιο που έχει περισσότερες από τέσσερις σχέσεις μετάδοσης εμπρόσθιας κίνησης, δοκιμάζονται διαδοχικά στη δεύτερη και στην τρίτη σχέση. Λαμβάνονται υπόψη μόνο οι σχέσεις συνολικής μετάδοσης που προορίζονται για κανονική χρήση σε δρόμο. Πρέπει να υπολογίζεται ο αριθμητικός μέσος όρος των ηχητικών επιπέδων που μετρούνται για καθεμία από αυτές τις δύο συνθήκες. Εντούτοις, τα οχήματα της κατηγορίας M_1 που έχουν περισσότερες από τέσσερις σχέσεις μετάδοσης εμπρόσθιας κίνησης και είναι εξοπλισμένα με κινητήρες που αναπτύσσουν μέγιστη ισχύ ανώτερη από 140 kW και στα οποία η επιτρεπόμενη σχέση μέγιστης ισχύος/μέγιστης μάζας είναι μεγαλύτερη από 75 kW/τόνο, δοκιμάζονται μόνο στην τρίτη σχέση μετάδοσης της κίνησης (τρίτη ταχύτητα), με την προϋπόθεση ότι η ταχύτητα με την οποία το οπίσθιο

▼**M4**

μέρος του οχήματος διέρχεται τη γραμμή BB′ με συμπλεγμένη την τρίη σχέση είναι μεγαλύτερη από 61 χλμ/ώρα.

▼**M3**

5.2.2.4.3.3.1.2. Τα οχήματα κατηγοριών άλλων εκτός από M_1 και N_1 [1], των οποίων ο συνολικός αριθμός λόγων εμπροσθίας κινήσεως είναι X (περιλαμβανομένων των λόγων που δίδονται μέσω βοηθητικού κιβωτίου ταχυτήτων ή άξονα με περισσότερους λόγους), δοκιμάζονται διαδοχικά με λόγους οι οποίοι είναι ανώτεροι ή ίσοι προς $\frac{X}{2}$ [2]. Επιλέγονται οι συνθήκες που δίνουν το πλέον υψηλό ηχητικό επίπεδο.

Κατά παρέκκλιση των σημείων 1.1.2 και 1.1.4, τα οχήματα που έχουν κινητήρα και διατάξεις σιγαστήρων εξατμίσεως και εισαγωγής του ιδίου τύπου, αλλά διαφορετικά μήκη και πλάτη και διαφορετικούς συνολικούς λόγους μεταδόσεως, μπορούν να θεωρηθούν ως ο ίδιος τύπος οχήματος. Στην περίπτωση αυτή μπορεί να αρκεί να δοκιμαστεί ένα μόνο αντιπροσωπευτικό όχημα του τύπου με επιλογή, κατ' αρχή, ως οχήματος δοκιμών αυτού του οποίου το βάρος είναι το πιό χαμηλό όταν το όχημα είναι έτοιμο για κίνηση.

Αν το υψηλότερο ηχητικό επίπεδο μετράται μεταξύ του λόγου $\frac{X}{2}$ και του λόγου X, το όχημα που επιλέχθηκε θεωρείται ως αντιπροσωπευτικό του τύπου.

Στην αντίθετη περίπτωση, οι δοκιμές επεκτείνονται για να καλύψουν όλο το φάσμα των συνολικών λόγων μεταδόσεως που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη για τα οχήματα του τύπου αυτού.

▼**M4**

5.2.2.4.3.3.2. Αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων με χειροκίνητο μοχλό επιλογής. Η δοκιμή πραγματοποιείται με το μοχλό επιλογής στη θέση που υποδεικνύει ο κατασκευαστής για «κανονική» οδήγηση.

▼**M3**

5.2.2.5. Ερμηνεία των αποτελεσμάτων

5.2.2.5.1. Για να ληφθούν υπόψη οι αβεβαιότητες των συσκευών μετρήσεων το αποτέλεσμα κάθε μετρήσεως είναι η τιμή που αναγνώσθηκε στη συσκευή, μειωμένη κατά 1 dB (A).

5.2.2.5.2. Οι μετρήσεις ισχύουν αν η διαφορά μεταξύ δύο διαδοχικών μετρήσεων από την ίδια πλευρά του οχήματος δεν υπερβαίνει τα 2 dB (A).

5.2.2.5.3. Ως αποτέλεσμα των μετρήσεων θεωρείται η υψηλότερη τιμή. Σε περίπτωση που η τιμή αυτή υπερβαίνει κατά 1 dB (A) το μέγιστο αποδεκτό επίπεδο για την κατηγορία στην οποία ανήκει το όχημα δοκιμής, γίνεται δεύτερη σειρά από δύο μετρήσεις. Τρία από τα τέσσερα αποτελέσματα που λαμβάνονται κατ' αυτό τον τρόπο πρέπει να είναι εντός των ορίων που προδιαγράφονται.

5.2.3. *Ηχητικό επίπεδο του οχήματος εν στάσει*

5.2.3.1. Ηχητικό επίπεδο πλησίον των οχημάτων

Για να διευκολύνεται ο τελικός έλεγχος των οχημάτων που κυκλοφορούν, το ηχητικό επίπεδο μετράται κοντά στο στόμιο της διατάξεως σιγαστήρα εξατμίσεως, σύμφωνα με τις ακόλουθες προδιαγραφές, και το αποτέλεσμα της μετρήσεως αναφέρεται στο πρακτικό δοκιμής που συντάσσεται προκειμένου να χορηγηθεί το πιστοποιητικό που αναφέρεται στο παράρτημα III.

---

[1] Σύμφωνα με τον ορισμό του σημείου 0.4 του παραρτήματος I της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ (ΕΕ αριθ. L 42 της 23. 2. 1970).

[2] Αν το $\frac{X}{2}$ δεν είναι ακέραιος αριθμός, επιλέγεται ο αμέσως υψηλότερος λόγος.

▼M3

5.2.3.2. Συσκευές μετρήσεως

5.2.3.2.1. Ακουστικές μετρήσεις

Οι μετρήσεις πραγματοποιούνται με τη βοήθεια ηχομέτρου ακριβείας, σύμφωνα με το σημείο 5.2.2.2.1.

5.2.3.2.2. Μετρήσεις ταχύτητας περιστροφής

Η ταχύτητα περιστροφής του κινητήρα μετράται με τη βοήθεια ενός στροφομέτρου του οποίου η ακρίβεια είναι τουλάχιστον ίση προς 3 %. Το στροφόμετρο αυτό δεν πρέπει να είναι εκείνο του οχήματος.

5.2.3.3. Συνθήκες μετρήσεων

5.2.3.3.1. Γήπεδο δοκιμής (εικόνα 2)

Κάθε ζώνη που δεν υπόκειται σε σημαντικές ακουστικές διαταραχές μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως γήπεδο δοκιμής. Οι επίπεδες επιφάνειες, καλυμμένες με σκυρόδεμα, άσφαλτο, ή με κάθε άλλη σκληρή επένδυση, των οποίων ο βαθμός ανακλάσεως είναι υψηλός, αρμόζουν όλως ιδιαιτέρως. Αποκλείονται οι διάδρομοι από χώμα συμπιεσμένο από οδοστρωτήρα. Το γήπεδο δοκιμής πρέπει να έχει, τουλάχιστον, τις διαστάσεις ενός ορθογωνίου του οποίου οι πλευρές ευρίσκονται σε απόσταση 3 m από το περίγραμμα του οχήματος. Κανένα σημαντικό εμπόδιο, όπως π.χ. ένα άλλο άτομο εκτός από τον παρατηρητή και τον οδηγό, δεν πρέπει να ευρίσκεται στο εσωτερικό αυτού του ορθογωνίου. Το όχημα τοποθετείται στο εσωτερικό του προαναφερθέντος ορθογωνίου κατά τρόπο ώστε το μικρόφωνο να απέχει τουλάχιστον ένα μέτρο από ενδεχόμενα πέτρινα κράσπεδα.

5.2.3.3.2. Μετεωρολογικές συνθήκες

Οι μετρήσεις δεν πρέπει να πραγματοποιούνται υπό κακές ατμοσφαιρικές συνθήκες. Χρειάζεται προσοχή ώστε τα αποτελέσματα να μη διαστρεβλώνονται από ριπές ανέμου.

5.2.3.3.3. Θόρυβος περιβάλλοντος

Οι ενδείξεις του οργάνου μετρήσεως, που προκαλούνται από τον θόρυβο του περιβάλλοντος και από τον άνεμο, πρέπει να είναι κατώτερες τουλάχιστον κατά 10 dB (A) από το υπό μέτρηση ηχητικό επίπεδο. Το μικρόφωνο μπορεί να είναι εφοδιασμένο με κατάλληλο πέτασμα προφυλάξεως κατά του ανέμου, λαμβανομένης υπόψη της επιδράσεώς του επί της ευαισθησίας του μικροφώνου.

5.2.3.3.4. Κατάσταση του οχήματος

Πρό της αρχής των μετρήσεων, ο κινητήρας του οχήματος φέρεται σε θερμοκρασία κανονικής λειτουργίας. Αν το όχημα είναι εφοδιασμένο με ανεμιστήρες αυτόματου χειρισμού, κάθε επέμβαση επ' αυτής της διατάξεως αποκλείεται κατά τη μέτρηση του ηχητικού επιπέδου.

Κατά τη διάρκεια των μετρήσεων, ο μοχλός χειρισμού του κιβωτίου ταχυτήτων ευρίσκεται στο νεκρό σημείο.

5.2.3.4. Μέθοδος μετρήσεως

5.2.3.4.1. Φύση και αριθμός μετρήσεων

Το μέγιστο σταθμισμένο (A) ηχητικό επίπεδο, εκφρασμένο σε ντεσιμπέλ (dB), μετράται κατά τη διάρκεια της περιόδου λειτουργίας που προβλέπεται στο σημείο 5.2.3.4.3.

Τρεις μετρήσεις τουλάχιστον λαμβάνονται σε κάθε σημείο μετρήσεως.

5.2.3.4.2. θέση του μικροφώνου (εικόνα 2)

Το μικρόφωνα πρέπει να τοποθετείται στο ύψος του στομίου εξατμίσεως και σε καμία περίπτωση σε ύψος κατώτερο από 0,2 μέτρα άνω της επιφανεία;ς του διαδρόμου. Η μεμβράνη του μικροφώνου πρέπει να είναι προσανατολισμένη προς το άνοιγμα εξατμίσεως των αερίων και να τοποθετείται σε απόσταση 0,5 μέτρων από το άνοιγμα αυτό. Ο άξονας μέγιστης ευαισθησίας του μικροφώνου πρέπει να είναι παράλληλος προς την

▼M3

επιφάνεια του διαδρόμου και να σχηματίζει γωνία 45º ± 10º σε σχέση με το κατακόρυφο επίπεδο που περιέχει την κατεύθυνση εξόδου των αερίων εξατμίσεως.

Σε σχέση προς αυτό το κατακόρυφο επίπεδο, το μικρόφωνο πρέπει να τοποθετείται από την πλευρά που παρουσιάζει τη μεγαλύτερη δυνατή απόσταση μεταξύ του μικροφώνου και του περιγράμματος του οχήματος.

Αν το σύστημα εξατμίσεως περιλαμβάνει περισσότερα ανοίγματα, των οποίων τα κέντρα δεν απέχουν περισσότερο από 0,3 μέτρα και τα οποία είναι συνδεδεμένα σε έναν και μόνο σιγαστήρα, το μικρόφωνο πρέπει να προσανατολίζεται προς το στόμιο το πλησιέστερο προς το περίγραμμα του οχήματος, ή προς το υψηλότερα ευρισκόμενο στόμιο εν σχέσει με την επιφάνεια του διαδρόμου. Στις άλλες περιπτώσεις γίνονται ξεχωριστές μετρήσεις σε κάθε στόμιο εξατμίσεως και λαμβάνεται υπόψη μόνο η μεγαλύτερη τιμή.

Για τα οχήματα που είναι εφοδιασμένα με κατακόρυφο στόμιο εξατμίσεως (π.χ. εμπορικά οχήματα), το μικρόφωνο πρέπει να τοποθετείται στο ύψος του στομίου εξατμίσεως και να είναι προσανατολισμένο προς τα άνω με τον άξονά του κατακόρυφο. Πρέπει να είναι τοποθετημένο σε απόσταση 0,5 μέτρων από την εγκάρσια πλευρά του οχήματος που είναι πλησιέστερη προς την έξοδο εξατμίσεως.

Εφ' όσον η διαμόρφωση του οχήματος εμποδίζει την τοποθέτηση του μικροφώνου σύμφωνα με την εικόνα 2, λόγω της παρουσίας εμποδίων που αποτελούν τμήμα του οχήματος (π.χ. βοηθητικού τροχού, δεξαμενής καυσίμου, κιβωτίου μπαταρίας), τότε πρέπει τη στιγμή της μετρήσεως να γίνει σχέδιο το οποίο να δείχνει καθαρά τη θέση που επιλέχθηκε για το μικρόφωνο. Το τελευταίο αυτό πρέπει να είναι απομακρυσμένο, κατά το μέτρο του δυνατού, περισσότερο από 0,5 μέτρα από το πλησιέστερο εμπόδιο και ο άξονας μεγίστης ευαισθησίας του πρέπει να είναι προσανατολισμένος προς το στόμιο εξόδου των αερίων, στη θέση τη λιγότερο καλυπτόμενη από τα ανωτέρω προαναφερθέντα εμπόδια.

5.2.3.4.3. Συνθήκες λειτουργίας του κινητήρα

Ο αριθμός στροφών του κινητήρα σταθεροποιείται στα τρία τέταρτα της ταχύτητας περιστροφής (S) στην οποία ο κινητήρας αναπτύσσει τη μέγιστη ισχύ του.

Όταν επιτευχθεί σταθερός αριθμός στροφών, ο μοχλός επιταχύνσεως επαναφέρεται γρήγορα στη θέση ρελαντί. Το ηχητικό επίπεδο μετράται για μία περίοδο λειτουργίας που περιλαμβάνει μία σύντομη διατήρηση του σταθερού αριθμού στροφών καθώς και όλη τη διάρκεια της επιβραδύνσεως. Το αποτέλεσμα μετρήσεως που λαμβάνεται υπόψη είναι εκείνο που αντισ;τοιχεί στη μέγιστη μέτρηση του ηχομέτρου.

5.2.3.5. Αποτελέσματα (πρακτικό δοκιμής)

5.2.3.5.1. Το πρακτικό δοκιμής που συντάσσεται για τη χορήγηση του πιστοποιητικού που προβλέπεται στο παράρτημα III, αναφέρει όλα τα αναγκαία στοιχεία, ιδίως εκείνα που χρησιμοποιήθηκαν για τη μέτρηση του θορύβου του οχήματος εν στάσει.

5.2.3.5.2. Οι τιμές, στρογγυλευμένες προς το πλησιέστερο ντεσιμπέλ, λαμβάνονται επί της συσκευής μετρήσεως.

Λαμβάνονται υπόψη μόνο οι τιμές που ελήφθησαν μετά την πραγματοποίηση τριών διαδοχικών μετρήσεων και των οποίων οι αντίστοιχες αποκλίσεις δεν υπερβαίνουν τα 2 dB (A).

5.2.3.5.3. Η τιμή που λαμβάνεται υπόψη είναι το υψηλότερο αποτέλεσμα από τις τρεις αυτές μετρήσεις.

▼M3

5.3. **Διατάξεις σιγαστήρων εξατμίσεως που περιλαμβάνουν ινώδη υλικά**

5.3.1. Ινώδη υλικά δεν μπορούν να χρησιμοποιούνται στην κατασκευή των σιγαστήρων παρά μόνο αν εξασφαλίζεται, με κατάλληλα μέτρα στο επίπεδο του σχεδιασμού ή της παραγωγής, ότι επιτυγχάνεται κατά την οδική κυκλοφορία η αποτελεσματικότητα για την τήρηση των ορίων που απαιτούνται στο σημείο 5.2.2.1. Παρόμοια διάταξη θεωρείται αποτελεσματική σε οδική κυκλοφορία, αν τα αέρια εξατμίσεως δεν έρχονται σε επαφή με τα ινώδη υλικά, ή αν ο σιγαστήρας του πρωτοτύπου οχήματος, που δοκιμάζεται σύμφωνα με τις προδιαγραφές των σημείων 5.2.2 και 5.2.3, είναι σε κανονική κατάσταση οδικής κυκλοφορίας πριν από τις μετρήσεις του ηχητικού επιπέδου. Αυτό μπορεί να γίνει με μία από τις τρείς δοκιμές που περιγράφονται στα σημεία 5.3.1.1, 5.3.1.2 και 5.3.1.3 κατωτέρω, ή με την αφαίρεση των ινωδών υλικών από το σιγαστήρα.

5.3.1.1. Συνεχής διαδρομή 10 000 χμ επί οδού

5.3.1.1.1. Το μισό περίπου της διαδρομής αυτής πρέπει να γίνει σε κυκλοφορία εντός πόλεως και το άλλο μισό σε μεγάλες αποστάσεις και με μεγάλη ταχύτητα. Η συνεχής λειτουργία επί οδού μπορεί να αντικατασταθεί από ένα επαρκές πρόγραμμα πάνω σε ένα διάδρομο δοκιμών.

5.3.1.1.2. Πρέπει κατ' ανάγκη να γίνει αρκετές φορές εναλλαγή των δύο καταστάσεων ταχύτητας.

5.3.1.1.3. Το σύνολο του προγράμματος δοκιμών πρέπει να περιλαμβάνει δέκα διακοπές τριών ωρών τουλάχιστον, για να αναπαραχθούν τα ενδεχόμενα αποτελέσματα της ψύξεως και της συμπυκνώσεως.

5.3.1.2. Προετοιμασία σε πάγκο δοκιμών

5.3.1.2.1. Ο σιγαστήρας στερεώνεται επί του κινητήρα, ο οποίος είναι συζευγμένος με το δυναμομετρικό φρένο, με εξαρτήματα σειράς και σύμφωνα με τις προδιαγραφές του κατασκευαστή του οχήματος.

5.3.1.2.2. Οι δοκιμές πραγματοποιούνται σε έξι περιόδους έξι ωρών, με διακοπές τουλάχιστον δώδεκα ωρών μεταξύ κάθε στοιχειώδους δοκιμής, ώστε να αναπαραχθούν τα αποτελέσματα ενδεχόμενης ψύξεως και συμπυκνώσεως.

5.3.1.2.3. Κατά τη διάρκεια κάθε περιόδου έξι ωρών ο κινητήρας φέρεται διαδοχικά στις ακόλουθες συνθήκες:

1. σειρά 5 λεπτών, σε κατάσταση ρελαντί,
2. σειρά μίας ώρας, με ¼ του φορτίου και με ¾ των στροφών της μεγίστης ισχύος (S),
3. σειρά μίας ώρας, με το ½ του φορτίου και με ¾ των στροφών της μεγίστης ισχύος (S),
4. σειρά 10 λεπτών, με όλο το φορτίο στα ¾ των στροφών της μεγίστης ισχύος (S),
5. σειρά 15 λεπτών, με το ½ του φορτίου και στροφές της μεγίστης ισχύος (S),
6. σειρά 30 λεπτών, στο ¼ του φορτίου και στροφές της μεγίστης ισχύος (S).

Συνολική διάρκεια των έξι σειρών: τρεις ώρες.

Κάθε περίοδος περιλαμβάνει δύο ομάδες από τις έξι σειρές που αναφέρονται ανωτέρω.

5.3.1.2.4. Κατά τη διάρκεια της δοκιμής, δεν πραγματοποιείται καμία ψύξη του σιγαστήρα διά εμφυσήσεως αέρος που υποκαθιστά τη ροή αέρος γύρω από το όχημα Εν τούτοις, μετά από αίτηση του κατασκευαστή, επιτρέπεται μία ψύξη ώστε η θερμοκρασία να μήν υπερβαίνει αυτήν που σημειώνεται στην είσοδο του σιγαστήρα, όταν το όχημα κυκλοφορεί με τη μέγιστη του ταχύτητα.

5.3.1.3. Προετοιμασία με παλμούς

5.3.1.3.1. Η διάταξη εξατμίσεως, ή στοιχείο της διατάξεως αυτής, τοποθετείται επί του οχήματος που αναφέρεται στο σημείο

▼**M3**

2.3, ή επί του κινητήρα που αναφέρεται στο σημείο 2.4. Στην πρώτη περίπτωση, το όχημα τοποθετείται επί κυλινδροφόρου πάγκου. Στη δεύτερη περίπτωση ο κινητήρας τοποθετείται επί δυναμομετρικού πάγκου.

Οι συσκευές δοκιμών, των οποίων λεπτομερές διάγραμμα δίδεται στην εικόνα 3, στερεώνονται στην έξοδο της διατάξεως σιγαστήρα. Είναι αποδεκτό κάθε άλλο σύνολο συσκευών που δίνει ισοδύναμα αποτελέσματα.

5.3.1.3.2. Οι συσκευές δοκιμών πρέπει να έχουν ρυθμισθεί κατά τέτοιον τρόπο ώστε η διέλευση των αερίων εξατμίσεως να διακόπτεται και να επαναφέρεται εναλλακτικά, μέσω της βαλβίδας που κλείνει ταχέως, κατά τη διάρκεια 2 500 κύκλων.

5.3.1.3.3. Το άνοιγμα της βαλβίδας πρέπει να γίνεται όταν η αντιπίεση των αερίων εξατμίσεως, που μετράται σε 100 mm το λιγότερο κάταντα από τη στεφάνη εισόδου, φθάνει τιμή που περιλαμβάνεται μεταξύ 0,35 και 0,40 bar. Η βαλβίδα πρέπει να κλείσει όταν η πίεση αυτή δεν διαφέρει πάνω από 10 % από τη σταθεροποιημένη τιμή της που μετρήθηκε με τη βαλβίδα ανοικτή.

5.3.1.3.4. Ο χρονοδιακόπτης πρέπει να είναι ρυθμισμένος για τη διάρκεια της απαγωγής των αερίων που προκύπτει από τις προδιαγραφές του ανωτέρω σημείου 5.3.1.3.3.

5.3.1.3.5. Η ταχύτητα του κινητήρα πρέπει να είναι ίση με 75 % των στροφών (S) στις οποίες ο κινητήρας δίνει τη μέγιστη ισχύ του.

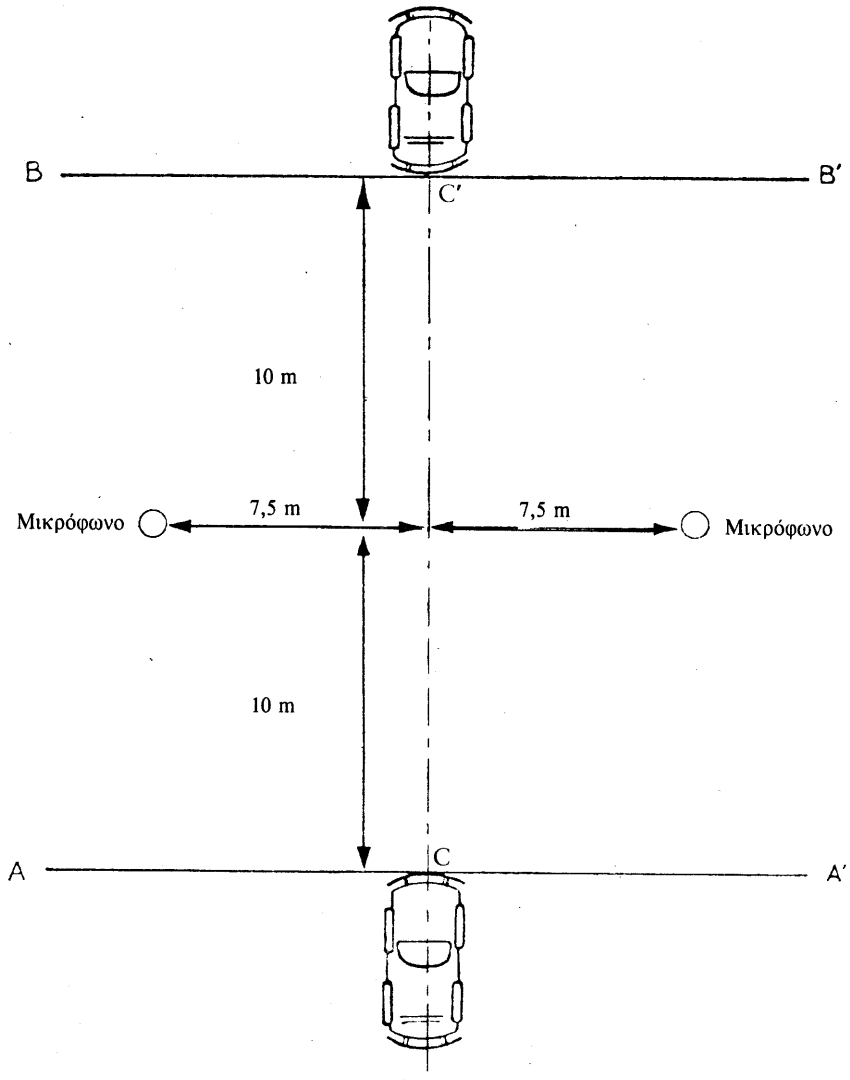
5.3.1.3.6. Η ισχύς που δείχνεται από το δυναμόμετρο πρέπει να αντιστοιχεί στο 50 % της μεγίστης ισχύος που μετράται σε 75 % του αριθμού στροφών (S) του κινητήρα.

5.3.1.3.7. Οι οπές αποστραγγίσεως, αν υπάρχουν, πρέπει να είναι φραγμένες κατά τη διάρκεια της δοκιμής.

5.3.1.3.8. Το σύνολο των δοκιμών δεν πρέπει να υπερβεί σε διάρκεια τις 48 ώρες. Αν περίοδοι ψύξεως είναι αναγκαίες, τότε μπορούν να ακολουθήσουν ανά μία μετά κάθε ώρα.

5.3.2. Στην περίπτωση που πρέπει να εφαρμοστεί το άρθρο 8 παράγραφος 3 της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ που αφορά την «έγκριση ΕΟΚ», ακολουθείται η μέθοδος δοκιμών του σημείου 5.3.1.2.

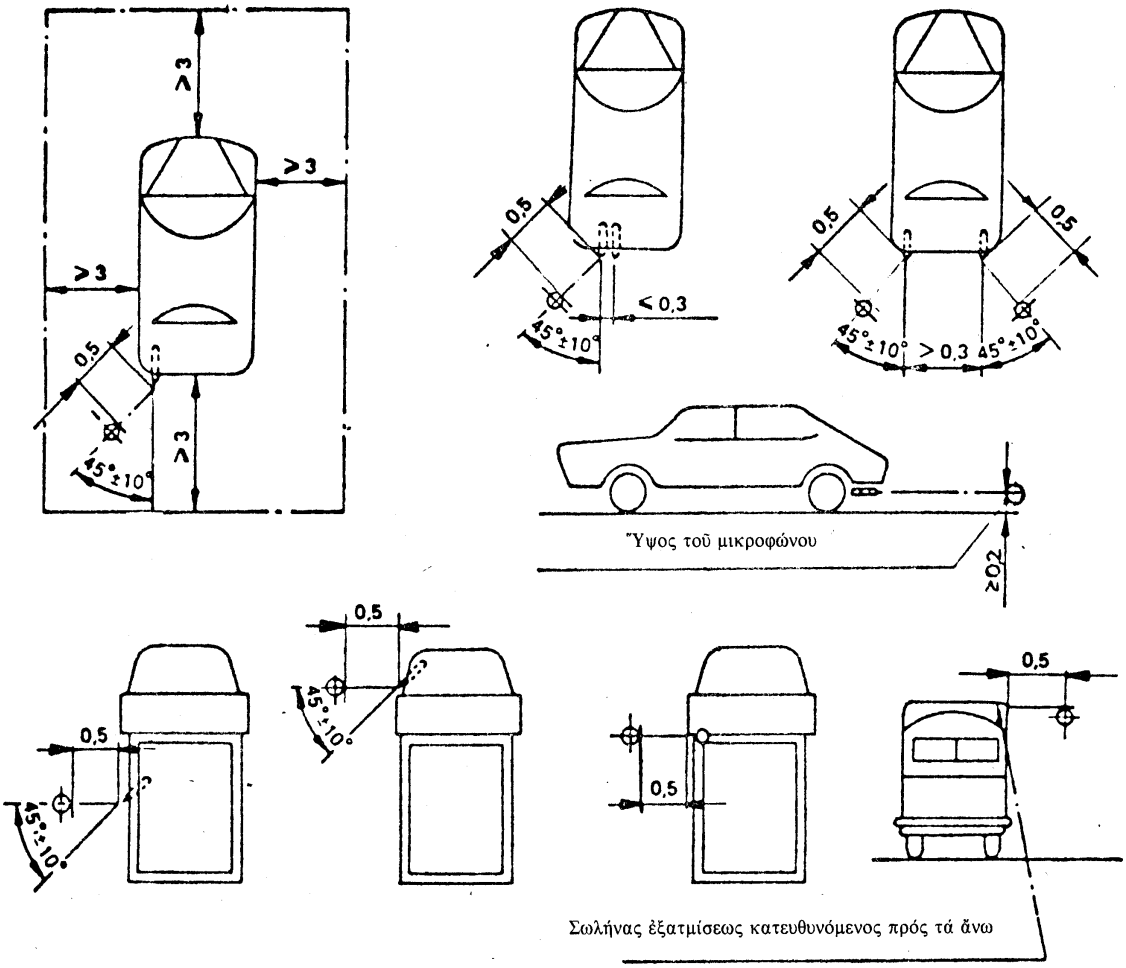
▼M3



Εικόνα 1

Θέσεις των μικροφώνων για τις μετρήσεις του οχήματος εν κινήσει

▼M3



Εικόνα 2

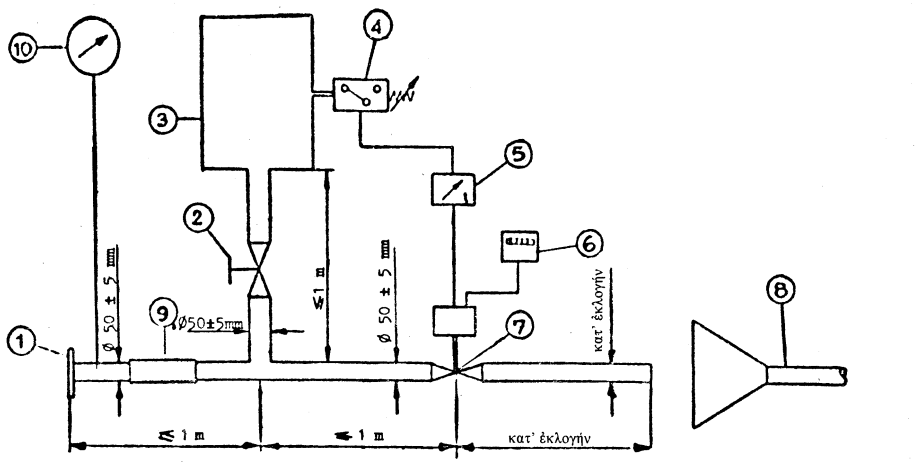
Γήπεδο δοκιμής και θέσεις του μικροφώνου για τη μέτρηση του οχήματος εν στάσει

(Οι αποστάσεις εκφράζονται σε μέτρα)

▼M3

Εικόνα 3

Συσκευές δοκιμής προετοιμασίας μέσω παλμών



1. Φιάλη ή σάκος εισόδου προς σύνδεση πίσω από τη διάταξη σιγαστήρα εξατμίσεως που δοκιμάζεται.
2. Χειροκίνητη βαλβίδα ελέγχου.
3. Δεξαμενή ισοσταθμίσεως χωρητικότητος 35 — 40 λίτρων.
4. Μανόμετρο επαφής· πεδίο λειτουργίας: 0,05 — 2,5 bar.
5. Χρονοδιακόπτης.
6. Μετρητής παλμών.
7. Βαλβίδα ταχείας κλείσεως: μπορεί να χρησιμοποιηθεί βαλβίδα κλείσεως με κινητήρα επιβραδύνσεως σε εξάτμιση διαμέτρου 60 mm. Η βαλβίδα αυτή κατευθύνεται από κοχλιωτή διάταξη με συμπιεσμένο αέρα η οποία μπορεί να αναπτύξει δύναμη 120 N υπό πίεση 4 bar. Ο χρόνος αποκρίσεως τόσο ως προς το άνοιγμα όσο και ως προς το κλείσιμο δεν πρέπει να υπερβαίνει 0,5 δευτερόλεπτα.
8. Αναρρόφηση αερίων εξατμίσεως.
9. Εύκαμπτος σωλήνας.
10. Μανόμετρο ελέγχου

▼**M3**

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΕΓΚΡΙΣΗ ΕΟΚ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΣΙΓΑΣΤΗΡΩΝ ΩΣ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΟΛΟΤΗΤΑΣ (ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΣΙΓΑΣΤΗΡΩΝ ΕΞΑΤΜΙΣΕΩΣ ΩΣ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΟΥ)

0. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Το παρόν παράρτημα εφαρμόζεται στην έγκριση ως τεχνικών ολοτήτων, κατά την έννοια του άρθρου 9α της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, διατάξεων σιγαστήρων εξατμίσεως ή στοιχείων των διατάξεων αυτών, που προορίζονται για στερέωση επί ενός ή περισσοτέρων καθορισμένων τύπων οχημάτων με κινητήρα των κατηγοριών M_1 και N_1, εφ' όσον θεωρούνται ανταλλακτικά.

1. ΟΡΙΣΜΟΙ

1.1. Ως «διάταξη σιγαστήρα ως ανταλλακτικού ή στοιχείο της διατάξεως αυτής», νοείται κάθε στοιχείο της διατάξεως εξατμίσεως, που ορίζεται στο σημείο 1.2.1 του παραρτήματος Ι και που προορίζεται να αντικαταστήσει επί οχήματος το αντίστοιχο στοιχείο του τύπου που έχει εγκριθεί με το όχημα σύμφωνα με το παράρτημα Ι.

2. ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΕΩΣ ΕΟΚ

2.1. Η αίτηση εγκρίσεως ΕΟΚ για διάταξη σιγαστήρα ως ανταλλακτικού ή για στοιχεία παρόμοιας διατάξεως θεωρουμένης ως τεχνικής ολότητας, υποβάλλεται από τον κατασκευαστή του οχήματος, τον κατασκευαστή της τεχνικής αυτής ολότητας ή από τους αντίστοιχους εντολοδόχους.

2.2. Για κάθε τύπο διατάξεως σιγαστήρα ως ανταλλακτικού, ή στοιχεία της διατάξεως αυτής, για τον οποίο ζητείται η έγκριση ΕΟΚ, η αίτηση εγκρίσεως πρέπει να συνοδεύεται από τα έγγραφα που αναφέρονται ακολούθως είς τριπλούν και από τις κάτωθι ενδείξεις:

2.2.1. — περιγραφή του (των) τύπου(-ων) οχήματος(-ων) για τον (τους) οποίο(-ους) η διάταξη ή τα στοιχεία της διατάξεως αυτής προορίζονται, όσον αφορά τα χαρακτηριστικά που αναφέρονται στο σημείο 1.1 του παραρτήματος Ι. Οι αριθμοί ή/και τα σύμβολα που χαρακτηρίζουν τον τύπο του κινητήρα και τον τύπο του οχήματος πρέπει να α;ναφέρονται·

2.2.2. — περιγραφή της διατάξεως του σιγαστήρα ως ανταλλακτικού, που αναφέρει τη σχετική θέση κάθε στοιχείου της διατάξεως καθώς και τις οδηγίες στερεώσεως·

2.2.3. — λεπτομερή σχέδια κάθε στοιχείου, για να επιτρέπεται εύκολα ο προσδιορισμός και η αναγνώρισή τους, και ένδειξη των υλικών που χρησιμοποιήθηκαν.

Τα σχέδια αυτά πρέπει να αναφέρουν την προβλεπόμενη θέση για την υποχρεωτική τοποθέτηση του αριθμού εγκρίσεως ΕΟΚ.

2.3. Ο αιτών πρέπει να παρουσιάσει εφ' όσον το ζητήσει η τεχνική υπηρεσία:

2.3.1. — δύο δείγματα της διατάξεως για την οποία ζητείται η έγκριση ΕΟΚ·

2.3.2. — διάταξη σιγαστήρα εξατμίσεως σύμφωνη με αυτή με την οποία ήταν αρχικά εξοπλισμένο το όχημα κατά την έγκριση ΕΟΚ·

2.3.3. — αντιπροσωπευτικό όχημα του τύπου που θα εξοπλιστεί, το οποίο,

— όσον αφορά το ηχητικό επίπεδό του εν κινήσει, είναι σε τέτοια κατάσταση ώστε να τηρεί τα όρια που προβλέπονται στο σημείο 5.2.2.1 του παραρτήματος Ι και το οποίο δεν υπερβαίνει πάνω από 3 dB (A) τις τιμές που σημειώθηκαν κατά την έγκριση του τύπου,

και

▼M3

— όσον αφορά το ηχητικό επίπεδό του εν στάσει, τηρεί την τιμή που σημειώθηκε κατά την έγκριση του τύπου,

2.3.4. — μεμονωμένο κινητήρα που αντιστοιχεί στον άνω περιγραφόμενο τύπο οχήματος.

3. ΕΓΓΡΑΦΕΣ

3.1. Η διάταξη σιγαστήρα ως ανταλλακτικού, ή τα στοιχεία της διατάξεως αυτής, με την εξαίρεση των τμημάτων στερεώσεως και των σωλήνων, πρέπει να φέρουν:

3.1.1. — το βιομηχανικό ή εμπορικό σήμα του κατασκευαστή της διατάξεως σιγαστήρα ως ανταλλακτικού και των στοιχείων της,

3.1.2. — την εμπορική επωνυμία που έχει δοθεί από τον κατασκευαστή,

3.1.3. — τον αριθμό εγκρίσεως ΕΟΚ, του οποίου προηγείται το ή τα χαρακτηριστικά γράμματα του κράτους που χορήγησε την έγκριση ΕΟΚ ►A2 (1) ◄.

3.2. Τα σήματα αυτά πρέπει να είναι ανεξίτηλα και ευανάγνωστα.

4. ΕΓΚΡΙΣΗ ΕΟΚ

4.1. Αν αίτηση, κατά την έννοια του σημείου 2.1, γίνει αποδεκτή, η αρμόδια αρχή συντάσσει πιστοποιητικό σύμφωνα με το πρότυπο που παρουσιάζεται στο παράρτημα IV. Του αριθμού εγκρίσεως πρέπει να προηγείται το ή τα χαρακτηριστικά γράμματα του κράτους που χορήγησε την έγκριση ΕΟΚ.

5. ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

5.1. **Γενικές προδιαγραφές**

5.1.1. Η διάταξη σιγαστήρα ως ανταλλακτικού, ή στοιχείο της διατάξεως αυτής, πρέπει να έχει σχεδιαστεί, κατασκευαστεί και να μπορεί να στερεωθεί κατά τέτοιο τρόπο ώστε, κάτω από κανονικές συνθήκες χρήσεως και ιδίως παρά τις δονήσεις στις οποίες μπορεί να υποβληθεί, να μπορεί το όχημα να τηρεί τις προδιαγραφές της παρούσας οδηγίας.

5.1.2. Η διάταξη σιγαστήρα, ή τα στοιχεία της, πρέπει να έχει(-ουν) σχεδιαστεί(-ούν), κατασκευαστεί(-ούν) και να μπορεί(-ούν) να στερεωθεί(-ούν) κατά τρόπο ώστε να παρουσιάζει(-ουν), όσον αφορά τα φαινόμενα διαβρώσεως στα οποία υπόκειται(-νται), λογική αντοχή, λαμβανομένων υπόψη των συνθηκών χρήσεως του οχήματος.

5.2. **Προδιαγραφές σχετικές με τα ηχητικά επίπεδα**

5.2.1. Η ακουστική αποτελεσματικότητα της διατάξεως σιγαστήρα ως ανταλλακτικού, ή στοιχείο της διατάξεως αυτής, ελέγχεται με τις μεθόδους που περιγράφονται στα σημεία 5.2.2.4 και 5.2.3.4 του παραρτήματος I.

Εφ' όσον έχει τοποθετηθεί επί του οχήματος, που αναφέρεται στο σημείο 2.3.3 του παρόντος παραρτήματος, η διάταξη σιγαστήρα ως ανταλλακτικού, ή το στοιχείο της διατάξεως αυτής, οι τιμές του ηχητικού επιπέδου που λαμβάνονται με τις δύο μεθόδους (όχημα εν στάσει και εν κινήσει) πρέπει να τηρούν έναν από τους ακόλουθους όρους:

5.2.1.1. να μήν υπερβαίνουν τις τιμές που βρέθηκαν με τον τύπο του σχετικού οχήματος κατά την έγκριση ΕΟΚ·

5.2.1.2. να μήν υπερβαίνουν τις τιμές θορύβου που μετρήθηκαν στο ίδιο όχημα, όπως αυτό που αναφέρεται στο σημείο 2.3.3, και το οποίο είναι εξοπλισμένο με διάταξη

(1) B: Βέλγιο, D: Γερμανία, DK: Δανία, E: Ισπανία, F: Γαλλία, GR: Ελλάδα, I: Ιταλία, IRL: Ιρλανδία, L: Λουξεμβούργο, NL: Κάτω Χώρες, P: Πορτογαλία, UK: Ηνωμένο Βασίλειο.

▼M3

σιγαστήρα εξατμίσεως του ιδίου τύπου με εκείνον με τον οποίο ήταν εξοπλισμένο το όχημα κατά την έγκριση ΕΟΚ.

5.3. **Μέτρηση επιδόσεων του οχήματος**

5.3.1. Η διάταξη σιγαστήρα ως ανταλλακτικού, ή τα στοιχεία της διατάξεως αυτής, πρέπει να μπορούν να εξασφαλίσουν στο όχημα επιδόσεις οι οποίες είναι παρόμοιες με την αρχική διάταξη σιγαστήρα ή στοιχείο της διατάξεως αυτής.

5.3.2. Η διάταξη σιγαστήρα ως ανταλλακτικού ή, κατά επιλογή του κατασκευαστή, τα στοιχεία της διατάξεως αυτής, συγκρίνεται(-ονται) με την αρχική διάταξη σιγαστήρα ή στοιχεία της διατάξεως αυτής που είναι επίσης καινούρια και που στερεώνονται διαδοχικά στο όχημα που αναφέρεται στο σημείο 2.3.3.

5.3.3. Ο έλεγχος πρέπει να γίνει με μέτρηση της απώλειας φορτίου, υπό τις συνθήκες που ορίζονται στα σημεία 5.3.4.1 ή 5.3.4.2. Η τιμή που μετράται με τη διάταξη σιγαστήρα ως ανταλλακτικού δεν πρέπει να υπερβαίνει πάνω από 25% την τιμή που μετρήθηκε με την αρχική διάταξη σιγαστήρα κάτω από τις συνθήκες που αναφέρονται κατωτέρω.

5.3.4. *Μέθοδος δοκιμής*

5.3.4.1. Μέθοδος δοκιμής επί κινητήρα

Πραγματοποιούνται μετρήσεις επί του κινητήρα που αναφέρεται στο σημείο 2.3.4, όταν αυτός έχει τοποθετηθεί επί δυναμομετρικού πάγκου.

Με ανοικτό εντελώς το όργανο ελέγχου των αερίων, ο πάγκος πρέπει να ρυθμισθεί κατά τρόπο ώστε να επιτευχθεί η ταχύτητα περιστροφής (S) που αντιστοιχεί στη μέγιστη ισχύ του κινητήρα.

Για τη μέτρηση της αντιπιέσεως, αναφέρεται στις εικόνες 1, 2 και 3 η απόσταση στην οποία πρέπει να τοποθετηθεί η δειγ;ματοληψία πιέσεως εν σχέσει με τον συλλογέα εξατμίσεως.

5.3.4.2. Μέθοδος δοκιμών επί οχήματος

Οι μετρήσεις πρέπει να πραγματοποιούνται επί του οχήματος που αναφέρεται στο σημείο 2.3.3.

Η δοκιμή πρέπει να γίνεται:

— είτε επί οδού,

— είτε επί κυλινδροφόρου δυναμομετρικού πάγκου.

Με εντελώς ανοικτό το όργανο ελέγχου των αερίων, ο κινητήρας πρέπει να φορτίζεται κατά τρόπο ώστε να επιτευχθεί η ταχύτητα περιστροφής (S) που αντιστοιχεί στη μέγιστη ισχύ του.

Για τη μέτρηση της αντιπιέσεως, αναφέρεται στις εικόνες 1, 2 και 3 η απόσταση στην οποία πρέπει να τοποθετηθεί η δειγματοληψία πιέσεως εν σχέσει με τον συλλογέα εξατμίσεως.

5.4. **Συμπληρωματικές διατάξεις για τις διατάξεις σιγαστήρων ή στοιχεία των διατάξεων αυτών με πλήρωση από ινώδη υλικά**

Ινώδη υλικά δεν μπορούν να χρησιμοποιούνται στην κατασκευή των διατάξεων σιγαστήρων ως ανταλλακτικών, ή των στοιχείων των διατάξεων αυτών, παρά μόνο αν εξασφαλίζεται με κατάληλα μέτρα κατά τη σχεδίαση ή κατά την παραγωγή ότι επιτυγχάνεται η αποτελεσματικότης που επιτρέπει να τηρούνται τα όρια που προδιαγράφονται στο σημείο 5.2.2.1 του παραρτήματος I.

Παρόμοια διάταξη σιγαστήρα θεωρείται ως αποτελεσματική κατά την οδική κυκλοφορία, αν τα αέρια εξατμίσεως δεν έρχονται σε επαφή με τα ινώδη υλικά, ή εάν μετά τη εκκένωση των ινωδών υλικών, και αφού η διάταξη σιγαστήρα έχει δοκιμασθεί επί οχήματος σύμφωνα με τις μεθόδους των σημείων 5.2.2 και 5.2.3 του παραρτήματος I,

▼**M3**

τα ηχητικά επίπεδα είναι σύμφωνα με τις προδιαγραφές του ανωτέρω σημείου 5.2.1.

Αν ο όρος αυτός δεν τηρείται, το σύνολο της διατάξεως σιγαστήρα υπόκειται σε προετοιμασία. Η τελευταία αυτή γίνεται μέσω μίας από τις τρείς μεθόδους που περιγράφονται στα σημεία 5.3.1.1, 5.3.1.2, ή 5.3.1.3 του παραρτήματος I.

Μετά την προετοιμασία, το ηχητικό επίπεδο ελέγχεται σύμφωνα με το ανωτέρω σημείο 5.2.1.

Όταν εφαρμόζεται η διαδικασία του σημείου 5.2.1.2, ο αιτών την έγκριση ΕΟΚ μπορεί να ζητήσει την προετοιμασία της αρχικής διατάξεως σιγαστήρα, ή να παρουσιάσει μία κενή αρχική διάταξη σιγαστήρα.

6. ΠΙΣΤΟΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

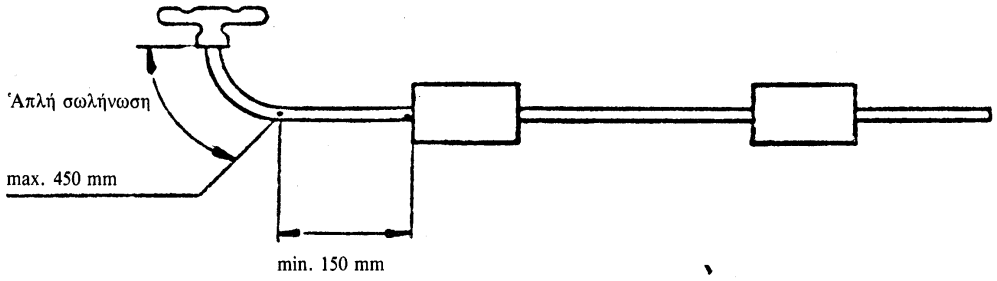
6.1. Κάθε διάταξη σιγαστήρα ως ανταλλακτικού, ή στοιχείο παρόμοιας διατάξεως, που φέρει αριθμό εγκρίσεως ΕΟΚ σε εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, πρέπει να είναι σύμφωνη με τον τύπο της εγκεκριμένης διατάξεως σιγαστήρα και να τηρεί τις απαιτήσεις του ανωτέρω σημείου 5.

6.2. Προκειμένου να ελεγχθεί η απαιτούμενη πιστότητα προς το ανωτέρω σημείο 6.1, λαμβάνεται ως δείγμα από τη σειρά μία διάταξη σιγαστήρα, ή στοιχείο παρόμοιας διατάξεως, που φέρει τον αριθμό εγκρίσεως ΕΟΚ. Θεωρείται ότι η παραγωγή είναι σύμφωνη με τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας εάν τα ηχητικά επίπεδα, που μετρούνται σύμφωνα με το σημείο 5.2, δεν υπερβαίνουν πάνω από 1 dB (A) το επίπεδο που μετρήθηκε κατά την έγκριση ΕΟΚ του τύπου αυτού διατάξεως σιγαστήρα, ή στοιχείου παρόμοιας διατάξεως.

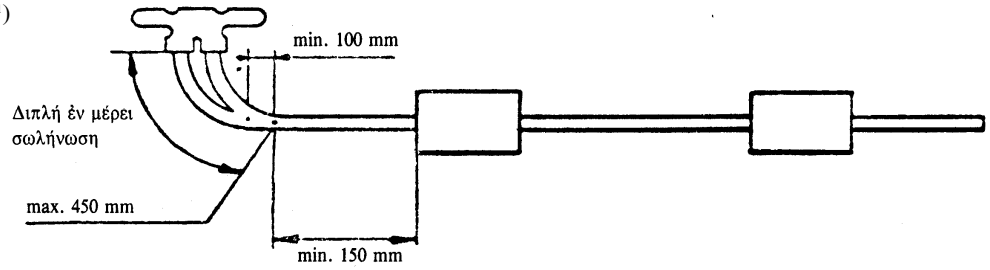
▼**M3**

Σημεία μετρήσεως — Απώλεια φορτίου

Εικόνα 1

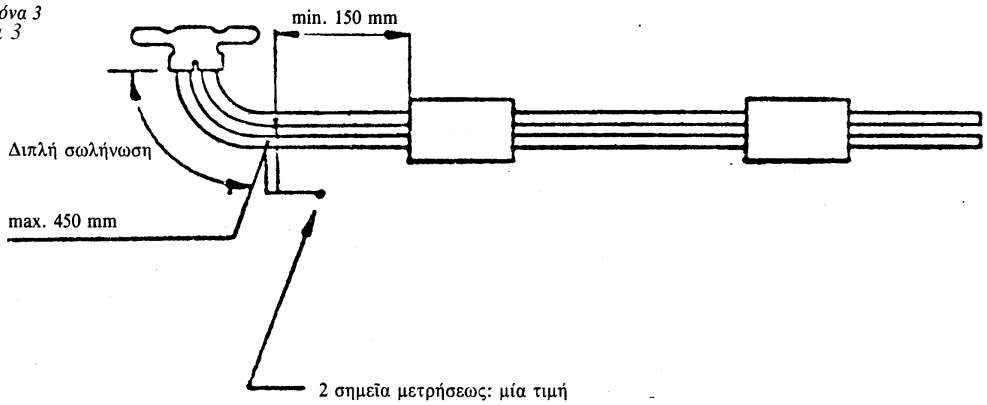


Εικόνα 2 ([1])



Εικόνα 3

Εικόνα 3



([1]) Σε περίπτωση αδυναμίας να χρησιμοποιηθεί η εικόνα 3.

▼M3

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

Μέγιστο σχήμα: Α 4 (210 × 297 mm)

Ἔνδειξη τῆς διοικήσεως

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΣΤΟ ΔΕΛΤΙΟ ΕΓΚΡΙΣΕΩΣ ΕΟΚ ΤΥΠΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΟ ΗΧΗΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

(ἄρθρο 4 παράγραφος 2 καί ἄρθρο 10 τῆς ὁδηγίας 70/156/ΕΟΚ τοῦ Συμβουλίου τῆς 6ης Φεβρουαρίου 1970 περί προσεγγίσεως τῶν νομοθεσιῶν τῶν Κρατῶν μελῶν πού ἀφοροῦν τήν ἔγκριση τῶν ὀχημάτων μέ κινητήρα καί τῶν ρυμουλκουμένων τους)

Λαμβανομένων ὑπόψη τῶν τροποποιήσεων σύμφωνα μέ τήν ὁδηγία 81/334/ΕΟΚ

Ἀριθμός ἐγκρίσεως ΕΟΚ .....

1. Βιομηχανικό ἤ ἐμπορικό σῆμα τοῦ ὀχήματος: .....
2. Τύπος ὀχήματος: .....
2.1. Κατά περίπτωση, κατάλογος τῶν ὀχημάτων πού λαμβάνονται ὑπόψη δυνάμει τοῦ σημείου 5.2.2.4.3.3.1.2 τοῦ παραρτήματος I
3. Ὀνοματεπώνυμο καί διεύθυνση τοῦ κατασκευαστῆ: .....
.....
4. Κατά περίπτωση ὀνοματεπώνυμο καί διεύθυνση τοῦ ἐντολοδόχου τοῦ κατασκευαστῆ: .....
.....
5. Κινητήρας:
5.1. Κατασκευαστής: .....
5.2. Τύπος: .....
5.3. Μοντέλο: .....
5.4. Μέγιστη ἰσχύς [1] ..... kW σέ ..... στροφές/λεπτό
6. Μετάδοση: μή αὐτόματο κιβώτιο ταχυτήτων/αὐτόματο κιβώτιο ταχυτήτων [2]
6.1. Ἀριθμός λόγων: .....
7. Ἐξοπλισμός: .....
7.1. Σιγαστήρας ἐξατμίσεως:
7.1.1. Κατασκευαστής, ἐνδεχόμενος ἐντολοδόχος: .....
7.1.2. Μοντέλο: .....
7.1.3. Τύπος: ..... σύμφωνα μέ σχέδιο ἀριθ.: .....
7.2. Σιγαστήρας εἰσαγωγῆς:
7.2.1. Κατασκευαστής, ἐνδεχόμενος ἐντολοδόχος: .....
7.2.2. Μοντέλο: .....
7.2.3. Τύπος: ..... σύμφωνα μέ σχέδιο ἀριθ.: .....
7.3. Διαστάσεις τῶν ἐλαστικῶν: .....

---

[1] Πού καθορίζεται σύμφωνα μέ τήν ὁδηγία 80/1269/ΕΟΚ (ΕΕ ἀριθ. L 375 τῆς 31. 12. 1980).
[2] Διαγράφεται ἡ περιττή ἔνδειξη.

▼M3

8. Μετρήσεις:

8.1. Ἠχητικό ἐπίπεδο τοῦ ὀχήματος ἐν κινήσει:

	Ἀποτελέσματα μετρήσεως		Θέσεις τοῦ μοχλοῦ ταχυτήτων
	ἀριστερά dB(A) (3)	δεξιά dB(A) (3)	
1η μέτρηση			
2η μέτρηση			
3η μέτρηση			
4η μέτρηση			
Ἀποτέλεσμα τῆς δοκιμῆς:		dB(A)/E (4)	

8.2. Ἠχητικό ἐπίπεδο τοῦ ὀχήματος ἐν στάσει:

	dB(A)	Ἀριθμός στροφῶν τοῦ κινητήρα
1η μέτρηση		
2η μέτρηση		
3η μέτρηση		
Ἀποτέλεσμα τῆς δοκιμῆς:		dB(A)/E (4)

9. Τό ὄχημα παρουσιάστηκε πρός ἔγκριση στίς: .....

10. Τεχνική ὑπηρεσία ἐπιφορτισμένη μέ τίς δοκιμές ἐγκρίσεως: .....

.....

11. Ἡμερομηνία τοῦ πρακτικοῦ πού χορηγήθηκε ἀπό τήν ὑπηρεσία αὐτή: .....

12. Ἀριθμός τοῦ πρακτικοῦ πού χορηγήθηκε ἀπό τήν ὑπηρεσία: .....

13. Ἡ ἔγκριση ὅσον ἀφορᾶ τό ἠχητικό ἐπίπεδο χορηγεῖται/ἀπορρίπτεται (1) (2)

14. Τόπος: .....

15. Ἡμερομηνία: .....

16. Ὑπογραφή: .....

17. Τά ἀκόλουθα ἔγγραφα καί ἐξαρτήματα πού φέρουν τόν ἀριθμό ἐγκρίσεως πού ἀναφέρεται ἀνωτέρω ἐπισυνάπτονται στό παρόν παράρτημα (νά συμπληρωθεῖ ἄν χρειάζεται): .....

18. Ἐνδεχόμενες παρατηρήσεις: .....

.....

.....

(1) Ἀπόφαση πού ἐλήφθη σύμφωνα μέ τήν ὁδηγία 81/334/ΕΟΚ (ΕΕ ἀριθ. L 131 τῆς 18. 5. 1981).
(2) Διαγράφεται ἡ περιττή ἔνδειξη.
(3) Οἱ τιμές μετρήσεων παρουσιάζονται κατόπιν ἀφαιρέσεως 1 dB (A) σύμφωνα μέ τίς διατάξεις τοῦ σημείου 5.2.2.5.1 τοῦ παραρτήματος I.
(4) Τό «Ε» δείχνει ὅτι πρόκειται γιά μετρήσεις πού ἔγιναν σύμφωνα μέ τήν ὁδηγία 81/334/ΕΟΚ.

▼M3

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

Μέγιστο σχήμα: Α 4 (210 × 297 mm)

Ὀνομασία τῆς διοικήσεως

ΔΕΛΤΙΟ ΕΓΚΡΙΣΕΩΣ ΕΟΚ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΟΛΟΤΗΤΟΣ

(ἄρθρο 9α τῆς ὁδηγίας 70/156/ΕΟΚ τοῦ Συμβουλίου τῆς 6ης Φεβρουαρίου 1970 περί προσεγγίσεως τῶν νομοθεσιῶν τῶν Κρατῶν μελῶν πού ἀφοροῦν τήν ἔγκριση τῶν ὀχημάτων μέ κινητήρα καί τῶν ρυμουλκουμένων τους)

Τεχνική ὁλότης: Διάταξη σιγαστήρα ἐξατμίσεως ὡς ἀνταλλακτικοῦ

Ἀριθμός ἐγκρίσεως ΕΟΚ τῆς τεχνικῆς ὁλότητος (1) .....

1. Βιομηχανικό ἤ ἐμπορικό σῆμα: .....
2. Τύπος: .....
3. Ὀνοματεπώνυμο καί διεύθυνση τοῦ κατασκευαστῆ: .....
   .....
4. Κατά περίπτωση ὀνοματεπώνυμο καί διεύθυνση τοῦ ἐντολοδόχου τοῦ κατασκευαστῆ: .....
   .....
5. Στοιχεῖα τῆς τεχνικῆς ὁλότητος: .....
   .....
6. Βιομηχανικό ἤ ἐμπορικό σῆμα τοῦ (τῶν) τύπου(-ων) ὀχήματος(-ων) μέ κινητήρα γιά τό ὁποῖο προορίζεται ἡ διάταξη σιγαστήρα (2): .....
   .....
7. Τύπος(-οι) ὀχήματος(-ων) ἀπό τόν ἀριθμό σειρᾶς .....
   μέχρι τόν ἀριθμό σειρᾶς .....
8. Κινητήρας:
   - 8.1. Φύση (μέ ἠλεκτρική ἀνάφλεξη, diesel): .....
   - 8.2. Κύκλοι: δίχρονος, τετράχρονος: .....
   - 8.3. Κυβισμός: .....
   - 8.4. Μέγιστη ἰσχύς τοῦ κινητήρα (3) ..... kW σέ ..... στροφές/λεπτό
9. Ἀριθμός λόγων τοῦ κιβωτίου ταχυτήτων: .....
10. Χρησιμοποιούμενοι λόγοι τοῦ κιβωτίου ταχυτήτων: .....
11. Λόγος(-οι) τοῦ ἄξονα: .....
12. Τιμές τοῦ ἠχητικοῦ ἐπιπέδου:
    — ὄχημα ἐν κινήσει ..... dB(A), ταχύτης σταθεροποιημένη πρίν τήν ἐπιτάχυνση σέ ..... km/h
    — ὄχημα ἐν στάσει ..... dB(A), σέ ..... στροφές/λεπτό

►(1)(1) Προηγείται το χαρακτηριστικό διακριτικό ψηφίο της χώρας υποδοχής: B: Βέλγιο, D: Γερμανία, DK: Δανία, E: Ισπανία, F: Γαλλία, GR: Ελλάδα, I: Ιταλία, IRL: Ιρλανδία, L: Λουξεμβούργο, NL: Κάτω Χώρες, P: Πορτογαλία, UK: Ηνωμένο Βασίλειο.◄

(2) Ἐάν ἀναφέρονται περισσότεροι τοῦ ἑνός τύποι, τά σημεῖα 7 ὡς καί 14 πρέπει νά συμπληρωθοῦν γιά καθέναν ἀπό τούς τύπους αὐτούς.

(3) Πού καθορίζεται σύμφωνα μέ τήν ὁδηγία 80/1269/ΕΟΚ (ΕΕ ἀριθ. L 375 τῆς 31. 12. 1980).

►(1) A2

▼M3

13. Διακύμανση τῆς ἀπώλειας φορτίου: .....

14. Ἐνδεχόμενοι περιορισμοί ὅσον ἀφορᾶ τή χρήση καί προδιαγραφές στερεώσεως: .....

15. Ἡμερομηνία παρουσιάσεως τοῦ μοντέλου γιά τή χορήγηση τῆς ἐγκρίσεως ΕΟΚ τῆς τεχνικῆς ὁλότητος: .....

.....

16. Τεχνική ὑπηρεσία: .....

17. Ἡμερομηνία τοῦ πρακτικοῦ πού χορηγήθηκε ἀπό τήν τεχνική ὑπηρεσία: .....

18. Ἀριθμός τοῦ πρακτικοῦ πού χορηγήθηκε ἀπό τήν τεχνική ὑπηρεσία: .....

19. Ἡ ἔγκριση ΕΟΚ τῆς τεχνικῆς ὁλότητας χορηγεῖται/ἀπορρίπτεται [1]

20. Τόπος: .....

21. Ἡμερομηνία: .....

22. Ὑπογραφή: .....

23. Τά ἀκόλουθα ἔγγραφα καί ἐξαρτήματα πού φέρουν τόν ἀνωτέρω ἀριθμό τῆς τεχνικῆς ὁλότητας ἐπισυνάπτονται στήν παρούσα ἀνακοίνωση (νά συμπληρωθεῖ ἄν χρειάζεται) .....

24. Παρατηρήσεις: .....

.....

[1] Διαγράφεται ἡ περιττή ἔνδειξη.