ΠΡΑΞΕΙΣ ΠΟΥ ΕΚΔΙΔΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΦΟΡΕΙΣ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΣΥΣΤΑΘΕΙ ΜΕ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ

Μόνον τα πρωτότυπα κείμενα της ΟΕΕ/ΗΕ έχουν νομική ισχύ σύμφωνα με το διεθνές δημόσιο δίκαιο. Η κατάσταση και η ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού πρέπει να ελέγχονται στην τελευταία έκδοση του εγγράφου TRANS/WP.29/343 της ΟΕΕ/ΗΕ, που διατίθεται στον ακόλουθο δικτυακό τόπο:

http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html.

Κανονισμός αριθ. 34 της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (ΟΕΕ/ΗΕ) — Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση οχημάτων όσον αφορά την πρόληψη κινδύνου πυρκαγιάς [2016/1428]

Ενσωματώνει όλο το έγκυρο κείμενο έως:

Προσθήκη 1 στη σειρά τροποποιήσεων 03 — Ημερομηνία έναρξης ισχύος: 8 Οκτωβρίου 2016

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

1. Πεδίο εφαρμογής
2. Αίτηση για χορήγηση έγκρισης
3. Έγκριση

   Μέρος I — Έγκριση οχημάτων όσον αφορά τις δεξαμενές καυσίμου τους
4. Ορισμοί
5. Απαιτήσεις για τις δεξαμενές υγρού καυσίμου
6. Δοκιμές των δεξαμενών υγρού καυσίμου

   Μέρος II-1 — Έγκριση οχημάτων όσον αφορά την πρόληψη κινδύνου πυρκαγιάς σε περίπτωση σύγκρουσης

   Μέρος II-2 — Έγκριση οχημάτων όσον αφορά την πρόληψη κινδύνου πυρκαγιάς σε περίπτωση οπίσθιας σύγκρουσης
7. Ορισμοί
8. Απαιτήσεις για την εγκατάσταση δεξαμενών υγρού καυσίμου
9. Δοκιμές επί του οχήματος

   Μέρος III — Έγκριση δεξαμενών υγρού καυσίμου ως ξεχωριστών τεχνικών μονάδων
10. Ορισμοί
11. Απαιτήσεις για τις δεξαμενές υγρού καυσίμου

    Μέρος IV — Έγκριση οχήματος όσον αφορά την εγκατάσταση εγκεκριμένης δεξαμενής
12. Ορισμοί
13. Απαιτήσεις για την εγκατάσταση δεξαμενών υγρού καυσίμου
14. Τροποποιήσεις του τύπου του οχήματος ή της δεξαμενής
15. Συμμόρφωση της παραγωγής

16. Κυρώσεις σε περίπτωση μη συμμόρφωσης της παραγωγής

17. Μεταβατικές διατάξεις

18. Ονομασίες και διευθύνσεις των τεχνικών υπηρεσιών που διενεργούν τις δοκιμές έγκρισης, καθώς και των αρχών έγκρισης τύπου

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Παράρτημα 1 Προσάρτημα 1 — Κοινοποίηση σχετικά με τη χορήγηση ή επέκταση ή απόρριψη ή ανάκληση έγκρισης ή την οριστική διακοπή της παραγωγής τύπου οχήματος όσον αφορά τη δεξαμενή υγρού καυσίμου και την πρόληψη κινδύνου πυρκαγιάς σε περίπτωση μετωπικής/πλευρικής/οπίσθιας σύγκρουσης και τον τύπο δεξαμενής υγρού καυσίμου, σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 34

Προσάρτημα 2 — Κοινοποίηση σχετικά με τη χορήγηση ή επέκταση ή απόρριψη ή ανάκληση της έγκρισης ή την οριστική διακοπή της παραγωγής δεξαμενής καυσίμου σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 34

Παράρτημα 2 Διατάξεις σημάτων έγκρισης

Παράρτημα 3 Δοκιμή μετωπικής κρούσης επί φράγματος

Παράρτημα 4 Διαδικασία για τη δοκιμή οπίσθιας σύγκρουσης

Παράρτημα 5 Δοκιμή δεξαμενών καυσίμου κατασκευασμένων από πλαστικό υλικό

Προσάρτημα 1 — Δοκιμή πυραντίστασης

Προσάρτημα 2 — Διαστάσεις και τεχνικά στοιχεία πυρίμαχων πλίνθων

1. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Ο παρών κανονισμός ισχύει:

1.1. Μέρος I: για την έγκριση οχημάτων των κατηγοριών M, N και O ([1]) όσον αφορά την(τις) δεξαμενή(-ές) υγρού καυσίμου.

1.2. Μέρος II-1: κατόπιν αιτήματος του κατασκευαστή, για την έγκριση οχημάτων των κατηγοριών M, N και O που έχουν εγκριθεί σύμφωνα με το μέρος I είτε το μέρος IV του παρόντος κανονισμού, εξοπλισμένων με δεξαμενή(-ές) υγρού καυσίμου όσον αφορά την πρόληψη κινδύνου πυρκαγιάς σε περίπτωση μετωπικής και/ή πλευρικής σύγκρουσης, καθώς και για την έγκριση οχημάτων των κατηγοριών M_1 και N_1 που έχουν μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα άνω των 2,8 τόνων και των κατηγοριών M_2, M_3, N_2, N_3 και O, εξοπλισμένων με δεξαμενή(-ές) υγρού καυσίμου που έχουν εγκριθεί σύμφωνα με το μέρος I είτε το μέρος IV του παρόντος κανονισμού όσον αφορά την πρόληψη κινδύνου πυρκαγιάς σε περίπτωση οπίσθιας σύγκρουσης.

Μέρος II-2: για την έγκριση οχημάτων των κατηγοριών M_1 και N_1, τα οποία είναι συνολικής επιτρεπόμενης μάζας που δεν υπερβαίνει τους 2,8 τόνους, εξοπλισμένων με δεξαμενή(-ές) υγρού καυσίμου που έχουν εγκριθεί σύμφωνα με το μέρος I είτε το μέρος IV του παρόντος κανονισμού όσον αφορά την πρόληψη κινδύνου πυρκαγιάς σε περίπτωση οπίσθιας σύγκρουσης.

1.3. Μέρος III: για την έγκριση δεξαμενών υγρού καυσίμου ως ξεχωριστών τεχνικών μονάδων.

1.4. Μέρος IV: για την έγκριση οχημάτων όσον αφορά την εγκατάσταση εγκεκριμένων δεξαμενών υγρού καυσίμου.

2. ΑΙΤΗΣΗ ΓΙΑ ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΗΣ

2.1. Αίτηση για χορήγηση έγκρισης σύμφωνα με το μέρος I και/ή το μέρος II του παρόντος κανονισμού.

2.1.1. Η αίτηση για χορήγηση έγκρισης ενός τύπου οχήματος στο μέρος I ή στο μέρος II του παρόντος κανονισμού υποβάλλεται από τον κατασκευαστή του οχήματος ή από τον δεόντως εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του.

([1]) Όπως ορίζεται στο ενοποιημένο ψήφισμα για την κατασκευή οχημάτων (R.E.3), έγγραφο ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.3, παράγραφος 2 — www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

2.1.2. Η αίτηση συνοδεύεται από τα παρακάτω έγγραφα εις τριπλούν και από τα ακόλουθα στοιχεία:

2.1.2.1. λεπτομερή περιγραφή του τύπου οχήματος όσον αφορά τα στοιχεία που καθορίζονται στο σημείο 4.2 και/ή στο σημείο 7.2. Καθορίζονται οι αριθμοί και/ή τα σύμβολα που προσδιορίζουν τον τύπο κινητήρα και τον τύπο οχήματος·

2.1.2.2. σχέδιο(-α) που εμφανίζει(-ουν) τα χαρακτηριστικά της δεξαμενής και προσδιορίζει(-ουν) το υλικό κατασκευής της·

2.1.2.3. διάγραμμα του συνολικού συστήματος τροφοδοσίας καυσίμου, στο οποίο εμφανίζεται η θέση κάθε κατασκευαστικού στοιχείου στο όχημα· και

2.1.2.4. για αιτήσεις σύμφωνα με το μέρος II του παρόντος κανονισμού, διάγραμμα της ηλεκτρικής εγκατάστασης στο οποίο εμφανίζεται η θέση της και ο τρόπος στερέωσής της στο όχημα.

2.1.3. Τα ακόλουθα υποβάλλονται στην τεχνική υπηρεσία η οποία είναι υπεύθυνη για τη διενέργεια των δοκιμών για την έγκριση τύπου:

2.1.3.1. όχημα αντιπροσωπευτικό του προς έγκριση τύπου οχήματος ή τα μέρη του οχήματος που η τεχνική υπηρεσία θεωρεί αναγκαία για τις δοκιμές έγκρισης·

2.1.3.2. στην περίπτωση οχήματος εξοπλισμένου με δεξαμενή κατασκευασμένη από πλαστικό υλικό, επτά επιπλέον δεξαμενές με τα εξαρτήματά τους·

2.1.3.3. στην περίπτωση οχήματος εξοπλισμένου με δεξαμενή κατασκευασμένη από άλλο υλικό, δύο επιπλέον δεξαμενές με τα εξαρτήματά τους.

2.2. Αίτηση για χορήγηση έγκρισης σύμφωνα με το μέρος III του παρόντος κανονισμού

2.2.1. Η αίτηση για χορήγηση έγκρισης του τύπου δεξαμενής υγρού καυσίμου σύμφωνα με το μέρος III του παρόντος κανονισμού υποβάλλεται από τον κατασκευαστή της δεξαμενής ή από τον δεόντως εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του.

2.2.2. Συνοδεύεται από τα κατωτέρω έγγραφα εις τριπλούν και τα ακόλουθα στοιχεία:

2.2.2.1. λεπτομερή περιγραφή του τύπου της δεξαμενής καυσίμου όσον αφορά τα στοιχεία που καθορίζονται στο σημείο 10.2· θα πρέπει να καθοριστεί κατά πόσο η αίτηση ισχύει για τύπο δεξαμενής με ή χωρίς τα εξαρτήματά του και κατά πόσον ισχύει για γενική χρήση ή για ειδική χρήση του οχήματος. Στην περίπτωση έγκρισης τύπου δεξαμενής χωρίς τα εξαρτήματά της, περιλαμβάνεται σαφής προσδιορισμός των εξαρτημάτων που χρησιμοποιούνται για τις δοκιμές·

2.2.2.2. σχέδιο(–α) που δείχνουν τα χαρακτηριστικά της δεξαμενής καυσίμου και καθορίζουν το υλικό από το οποίο κατασκευάζεται και, στην περίπτωση δεξαμενής για ειδική χρήση οχήματος, τα χαρακτηριστικά μερών του οχήματος που χρησιμοποιούνται κατά τη διάρκεια των δοκιμών.

2.2.3. Στην τεχνική υπηρεσία που είναι αρμόδια για τη διενέργεια των δοκιμών έγκρισης τύπου υποβάλλονται τα εξής:

2.2.3.1. στην περίπτωση δεξαμενής που κατασκευάζεται από πλαστικό υλικό, επτά δεξαμενές με τα εξαρτήματά τους. Στην περίπτωση δεξαμενής που πρέπει να εγκριθεί χωρίς τα εξαρτήματά της, υποβάλλονται επτά σύνολα εξαρτημάτων του τύπου που κανονικά τοποθετείται στο όχημα·

2.2.3.2. στην περίπτωση δεξαμενής που κατασκευάζεται από κάποιο άλλο υλικό, δύο δεξαμενές με τα εξαρτήματά τους. Στην περίπτωση δεξαμενής που πρέπει να εγκριθεί χωρίς τα εξαρτήματά της, υποβάλλονται δύο σύνολα εξαρτημάτων του τύπου που κανονικά τοποθετείται στο όχημα·

2.2.3.3. στην περίπτωση δεξαμενής που κατασκευάζεται από πλαστικό για ειδική χρήση του οχήματος, υποβάλλονται μέρη του οχήματος, όπως επισημαίνεται στο σημείο 5.3.2 του παραρτήματος 5.

2.3. Αίτηση για χορήγηση έγκρισης σύμφωνα με το μέρος IV του παρόντος κανονισμού

2.3.1. Η αίτηση για χορήγηση έγκρισης τύπου του οχήματος σύμφωνα με το μέρος IV του παρόντος κανονισμού υποβάλλεται από τον κατασκευαστή του οχήματος ή από τον δεόντως εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του.

2.3.2. Η αίτηση συνοδεύεται από τα ακόλουθα έγγραφα εις τριπλούν και με ακόλουθα στοιχεία:

2.3.2.1. λεπτομερή περιγραφή του τύπου οχήματος όσον αφορά τα στοιχεία που καθορίζονται στο σημείο 12.2. Καθορίζονται οι αριθμοί και/ή τα σύμβολα που προσδιορίζουν τον τύπο κινητήρα και τον τύπο οχήματος·

2.3.2.2. διάγραμμα του συνόλου του συστήματος τροφοδοσίας καυσίμου, που δείχνει τη θέση κάθε στοιχείου στο όχημα·

2.3.2.3. κατάλογο όλων των τύπων δεξαμενών υγρού καυσίμου που είναι εγκεκριμένοι σύμφωνα με το μέρος III του παρόντος κανονισμού και προορίζονται να τοποθετηθούν στον τύπο του οχήματος.

2.3.3. Στην τεχνική υπηρεσία που είναι αρμόδια για τη διενέργεια των δοκιμών έγκρισης τύπου υποβάλλονται τα εξής:

2.3.3.1. όχημα αντιπροσωπευτικό του τύπου οχήματος υπό έγκριση·

2.3.3.2. εφόσον χρειάζεται, δύο πρόσθετες δεξαμενές με τα εξαρτήματα τους στην περίπτωση κάθε τύπου δεξαμενής καυσίμου που εγκρίνεται χωρίς τα εξαρτήματά της.

3. ΕΓΚΡΙΣΗ

3.1. Έγκριση σύμφωνα με το μέρος I και/ή το μέρος II του παρόντος κανονισμού.

3.1.1. Εφόσον το όχημα που υποβλήθηκε προς έγκριση σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό πληροί τις απαιτήσεις του παρακάτω μέρους I και/ή μέρους II, η έγκριση του εν λόγω τύπου οχήματος χορηγείται.

3.1.2. Κάθε εγκεκριμένος τύπος φέρει αριθμό έγκρισης του οποίου τα δύο πρώτα ψηφία αποτελούν τον αριθμό της πλέον πρόσφατης σειράς τροποποιήσεων που ενσωματώθηκαν στον κανονισμό κατά την ημερομηνία έκδοσης της έγκρισης. Ωστόσο, ένα συμβαλλόμενο μέρος δύναται να δώσει τον ίδιο αριθμό έγκρισης σε περισσότερους του ενός τύπους οχήματος, όπως ορίζεται στο σημείο 4.2 και/ή 7.2, εφόσον οι τύποι αποτελούν μεταβλητές του ίδιου βασικού μοντέλου και με τον όρο ότι κάθε τύπος υποβάλλεται ξεχωριστά σε δοκιμές και διαπιστώνεται η συμμόρφωσή του προς τους όρους του παρόντος κανονισμού.

3.1.3. Στα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό κοινοποιείται η ειδοποίηση έγκρισης ή απόρριψης της έγκρισης τύπου οχήματος σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, μέσω εντύπου που ακολουθεί το υπόδειγμα του παραρτήματος 1 προσάρτημα 1 του παρόντος κανονισμού και μέσω σχεδίων που εμφανίζουν τα στοιχεία που αναφέρονται στα ανωτέρω σημεία 2.1.2.2, 2.1.2.3 και 2.1.2.4 (που υποβάλλονται από τον αιτούντα την έγκριση), σε μέγεθος που δεν υπερβαίνει το A4 (210 × 297 mm) ή διπλωμένο ώστε να επιτυγχάνεται το εν λόγω μέγεθος και σε κατάλληλη κλίμακα.

3.1.4. Σε κάθε όχημα το οποίο ανταποκρίνεται σε τύπο οχήματος που έχει εγκριθεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, τοποθετείται σε εμφανές και ευπρόσιτο σημείο που καθορίζεται στο έντυπο έγκρισης ένα διεθνές σήμα έγκρισης αποτελούμενο από:

3.1.4.1. κύκλο που περιβάλλει τον χαρακτήρα «E» ακολουθούμενο από τον διακριτικό αριθμό της χώρας που έχει χορηγήσει την έγκριση ([1])·

3.1.4.2. τον αριθμό του παρόντος κανονισμού ακολουθούμενο από τα στοιχεία «RI», αν το όχημα εγκρίνεται σύμφωνα με το μέρος I του κανονισμού, ή από τα στοιχεία «RII-1», αν το όχημα εγκρίνεται σύμφωνα με τα μέρη I ή IV και το μέρος II-1 του κανονισμού, ή από τα στοιχεία «RII-2», αν το όχημα εγκρίνεται σύμφωνα με τα μέρη I ή IV και το μέρος II-2 του κανονισμού, μια παύλα και τον αριθμό έγκρισης στο δεξιό μέρος του κύκλου που προβλέπεται στο σημείο 3.1.4.1.

3.1.5. Αν το όχημα είναι σύμφωνο με εγκεκριμένο τύπο οχήματος, βάσει ενός ή περισσότερων κανονισμών που επισυνάπτονται στη συμφωνία, στη χώρα που χορήγησε την έγκριση βάσει του παρόντος κανονισμού, δεν χρειάζεται να επαναλαμβάνεται το σύμβολο που ορίζεται στο σημείο 3.1.4.1· στην προκειμένη περίπτωση, οι επιπρόσθετοι αριθμοί, οι αριθμοί έγκρισης και τα σύμβολα όλων των κανονισμών βάσει των οποίων έχει χορηγηθεί έγκριση στη χώρα που χορήγησε έγκριση βάσει του παρόντος κανονισμού τοποθετούνται σε κατακόρυφες στήλες στα δεξιά του συμβόλου που προβλέπεται στο σημείο 3.1.4.1.

3.1.6. Το σήμα έγκρισης πρέπει να είναι ευανάγνωστο και ανεξίτηλο.

([1]) Οι χαρακτηριστικοί αριθμοί των συμβαλλόμενων μερών στη συμφωνία του 1958 παρατίθενται στο παράρτημα 3 του ενοποιημένου ψηφίσματος για την κατασκευή οχημάτων (R.E.3), έγγραφο ECE/TRANS/WP.29/78/Rev. 3 — www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

3.1.7. Το σήμα έγκρισης τίθεται κοντά ή επάνω στην πινακίδα με τα στοιχεία του οχήματος που τοποθετεί ο κατασκευαστής.

3.1.8. Στο παράρτημα 2 του παρόντος κανονισμού παρατίθενται παραδείγματα διάταξης του σήματος έγκρισης.

3.2. Έγκριση σύμφωνα με το μέρος III του παρόντος κανονισμού

3.2.1. Αν η δεξαμενή που υποβάλλεται για έγκριση σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό πληροί τις απαιτήσεις του μέρους III παρακάτω, χορηγείται έγκριση του εν λόγω τύπου δεξαμενής.

3.2.2. Κάθε εγκεκριμένος τύπος φέρει αριθμό έγκρισης του οποίου τα δύο πρώτα ψηφία αποτελούν τον αριθμό της πλέον πρόσφατης σειράς τροποποιήσεων που ενσωματώθηκαν στον κανονισμό κατά την ημερομηνία έκδοσης της έγκρισης.

3.2.3. Στα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό κοινοποιείται η ειδοποίηση έγκρισης ή απόρριψης της έγκρισης τύπου δεξαμενής σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, μέσω εντύπου που ακολουθεί το υπόδειγμα του παραρτήματος 1 προσάρτημα 2 του κανονισμού και μέσω σχεδίων που εμφανίζουν τα στοιχεία που αναφέρονται στα ανωτέρω σημεία 2.2.2.1 και 2.2.2.2 ανωτέρω (που υποβάλλονται από τον αιτούντα την έγκριση) σε μέγεθος που δεν υπερβαίνει το A 4 (210 × 297 mm) ή διπλωμένο ώστε να επιτυγχάνεται το εν λόγω μέγεθος και σε κατάλληλη κλίμακα.

3.2.4. Σε κάθε δεξαμενή η οποία ανταποκρίνεται σε τύπο δεξαμενής που έχει εγκριθεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό τοποθετείται εμφανώς και σε σημείο ευπρόσιτο που καθορίζεται στο έντυπο έγκρισης ένα διεθνές σήμα έγκρισης αποτελούμενο από:

3.2.4.1. κύκλο που περιβάλλει τον χαρακτήρα «E» ακολουθούμενο από τον διακριτικό αριθμό της χώρας που έχει χορηγήσει την έγκριση ([1])·

3.2.4.2. τον αριθμό του παρόντος κανονισμού ακολουθούμενο από τα στοιχεία «RIII», την αναφορά «U» αν η δεξαμενή είναι εγκεκριμένη για γενική χρήση ή «S» αν η δεξαμενή είναι εγκεκριμένη για ειδική χρήση του οχήματος, την αναφορά «+A» αν η δεξαμενή είναι εγκεκριμένη με τα εξαρτήματά της ή «#A» αν η δεξαμενή είναι εγκεκριμένη χωρίς τα εξαρτήματά της, μια παύλα και τον αριθμό έγκρισης στα δεξιά του κύκλου που περιγράφεται στο σημείο 3.2.4.1.

3.2.5. Το σήμα έγκρισης να είναι ευανάγνωστο και ανεξίτηλο όταν η δεξαμενή εγκαθίσταται στο όχημα.

3.2.6. Στο παράρτημα 2 του παρόντος κανονισμού παρατίθενται παραδείγματα διάταξης του σήματος έγκρισης.

3.3. Έγκριση σύμφωνα με το μέρος IV του παρόντος κανονισμού

3.3.1. Αν το όχημα που υποβλήθηκε για έγκριση σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό πληροί τις απαιτήσεις του μέρους IV παρακάτω, χορηγείται έγκριση του εν λόγω τύπου οχήματος.

3.3.2. Κάθε εγκεκριμένος τύπος φέρει αριθμό έγκρισης του οποίου τα δύο πρώτα ψηφία αποτελούν τον αριθμό της πλέον πρόσφατης σειράς τροποποιήσεων που ενσωματώθηκαν στον κανονισμό κατά την ημερομηνία έκδοσης της έγκρισης. Ωστόσο, ένα συμβαλλόμενο μέρος δύναται να δώσει τον ίδιο αριθμό έγκρισης σε περισσότερους του ενός τύπους οχήματος όπως ορίζεται στο σημείο 12.2, εφόσον οι τύποι αποτελούν μεταβλητές του ίδιου βασικού μοντέλου και με τον όρο ότι κάθε τύπος υποβάλλεται ξεχωριστά σε δοκιμές και διαπιστώνεται η συμμόρφωσή του προς τους όρους του παρόντος κανονισμού.

3.3.3. Στα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό κοινοποιείται η ειδοποίηση έγκρισης ή απόρριψης της έγκρισης τύπου οχήματος σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, μέσω εντύπου που ακολουθεί το υπόδειγμα του παραρτήματος 1 προσάρτημα 1 του παρόντος κανονισμού και μέσω σχεδίων που εμφανίζουν τα στοιχεία που αναφέρονται στα ανωτέρω σημεία 2.3.2.1, 2.3.2.2 και 2.3.2.3 (που υποβάλλονται από τον αιτούντα την έγκριση), σε μέγεθος που δεν υπερβαίνει το A4 (210 × 297 mm) ή διπλωμένο ώστε να επιτυγχάνεται το εν λόγω μέγεθος και σε κατάλληλη κλίμακα.

3.3.4. Σε κάθε όχημα το οποίο ανταποκρίνεται σε τύπο οχήματος που έχει εγκριθεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, τοποθετείται σε εμφανές και ευπρόσιτο σημείο που καθορίζεται στο έντυπο έγκρισης ένα διεθνές σήμα έγκρισης αποτελούμενο από:

3.3.4.1. κύκλο που περιβάλλει τον χαρακτήρα «E» ακολουθούμενο από τον διακριτικό αριθμό της χώρας που έχει χορηγήσει την έγκριση ([1])·

([1]) Οι χαρακτηριστικοί αριθμοί των συμβαλλόμενων μερών στη συμφωνία του 1958 παρατίθενται στο παράρτημα 3 του ενοποιημένου ψηφίσματος για την κατασκευή οχημάτων (R.E.3), έγγραφο ECE/TRANS/WP.29/78/Rev. 3 — www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

3.3.4.2. τον αριθμό του παρόντος κανονισμού ακολουθούμενο από τα στοιχεία «RIV», μια παύλα και τον αριθμό έγκρισης στα δεξιά του κύκλου που περιγράφεται στο σημείο 3.3.4.1.

3.3.5. Αν το όχημα είναι σύμφωνο με εγκεκριμένο τύπο οχήματος, βάσει ενός ή περισσότερων κανονισμών που επισυνάπτονται στη συμφωνία, στη χώρα που χορήγησε την έγκριση βάσει του παρόντος κανονισμού, δεν χρειάζεται να επαναλαμβάνεται το σύμβολο που ορίζεται στο σημείο 3.3.4.1· στην προκειμένη περίπτωση, οι επιπρόσθετοι αριθμοί, οι αριθμοί έγκρισης και τα σύμβολα όλων των κανονισμών βάσει των οποίων έχει χορηγηθεί έγκριση στη χώρα που χορήγησε έγκριση βάσει του παρόντος κανονισμού τοποθετούνται σε κατακόρυφες στήλες στα δεξιά του συμβόλου που προβλέπεται στο σημείο 3.3.4.1.

3.3.6. Το σήμα έγκρισης πρέπει να είναι ευανάγνωστο και ανεξίτηλο.

3.3.7. Το σήμα έγκρισης τίθεται κοντά ή επάνω στην πινακίδα με τα στοιχεία του οχήματος που τοποθετεί ο κατασκευαστής.

3.3.8. Στο παράρτημα 2 του παρόντος κανονισμού παρατίθενται παραδείγματα διάταξης του σήματος έγκρισης.

ΜΕΡΟΣ Ι — ΕΓΚΡΙΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΙΣ ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ ΚΑΥΣΙΜΟΥ ΤΟΥΣ

4. ΟΡΙΣΜΟΙ

Για τους σκοπούς του παρόντος μέρους του κανονισμού:

4.1. ως «έγκριση οχήματος» νοείται η έγκριση ενός τύπου οχήματος όσον αφορά τις δεξαμενές υγρού καυσίμου·

4.2. ως «τύπος οχήματος» νοούνται τα οχήματα που δεν διαφέρουν ως προς ορισμένα βασικά χαρακτηριστικά τους, όπως:

4.2.1. τον καθοριζόμενο από τον κατασκευαστή τύπο·

4.2.2. σε οχήματα της κατηγορίας M_1 [1], η θέση της(των) δεξαμενής(-ών) στο όχημα, εφόσον επηρεάζει αρνητικά τις απαιτήσεις του σημείου 5.10·

4.3. ως «θάλαμος επιβατών» νοείται ο χώρος για τους επιβάτες που περικλείεται από τη σκεπή, το δάπεδο, τα πλευρικά τοιχώματα, τις θύρες, τους εξωτερικούς υαλοπίνακες, το εμπρόσθιο διαχωριστικό διάφραγμα και το επίπεδο που διέρχεται από το οπίσθιο διαχωριστικό διάφραγμα ή το επίπεδο στήριξης του ερεισίνωτου των οπίσθιων καθισμάτων·

4.4. ως «δεξαμενή» νοείται(-ούνται) η(οι) δεξαμενή(-ές) που έχει(-ουν) σχεδιαστεί για να περιέχει(-ουν) το υγρό καύσιμο, όπως ορίζεται στο σημείο 4.6, που χρησιμοποιείται πρωτίστως για την πρόωση του οχήματος, εξαιρουμένων των εξαρτημάτων της(τους) [σωλήνας πλήρωσης (εφόσον πρόκειται για χωριστό στοιχείο), στόμιο πλήρωσης, πώμα, δείκτης ποσότητας, συνδέσεις με τον κινητήρα ή για την αντιστάθμιση της εσωτερικής υπερπίεσης κ.λπ.]·

4.5. ως «χωρητικότητα της δεξαμενής καυσίμου» νοείται η χωρητικότητα της δεξαμενής καυσίμου, όπως ορίζεται από τον κατασκευαστή, και

4.6. ως «υγρό καύσιμο» νοείται το καύσιμο που βρίσκεται σε υγρή κατάσταση υπό κανονικές συνθήκες θερμοκρασίας και πίεσης.

5. ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ ΥΓΡΟΥ ΚΑΥΣΙΜΟΥ

5.1. Οι δεξαμενές είναι κατασκευασμένες έτσι ώστε να είναι ανθεκτικές στη διάβρωση.

5.2. Οι δεξαμενές υποβάλλονται επιτυχώς, όταν φέρουν όλα τα εξαρτήματα που κανονικώς προσαρμόζονται σε αυτές, στις δοκιμές διαρροής που διενεργούνται σύμφωνα με το σημείο 6.1 σε σχετική εσωτερική πίεση ίση προς το διπλάσιο της υπερπίεσης λειτουργίας, σε καμία όμως περίπτωση μικρότερη από υπερπίεση 30 kPa (0,3 bar).

Οι δεξαμενές που είναι κατασκευασμένες από πλαστικό υλικό θεωρούνται ότι πληρούν την ανωτέρω απαίτηση εφόσον έχουν υποβληθεί επιτυχώς στη δοκιμή που περιγράφεται στο παράρτημα 5 σημείο 2.

5.3. Τυχόν υπερπίεση ή πίεση υπερβαίνουσα την πίεση λειτουργίας αντισταθμίζεται αυτομάτως με κατάλληλες διατάξεις (εξαεριστικά, βαλβίδες ασφαλείας κ.λπ.).

[1] Όπως ορίζεται στο ενοποιημένο ψήφισμα για την κατασκευή οχημάτων (R.E.3), έγγραφο ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.3, παράγραφος 2 — www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

5.4. Τα εξαεριστικά είναι σχεδιασμένα κατά τρόπο ώστε να προλαμβάνονται τυχόν κίνδυνοι πυρκαγιάς. Ειδικότερα, οποιοδήποτε καύσιμο που τυχόν διαρρέει κατά την πλήρωση της(των) δεξαμενής(-ών) δεν έρχεται σε επαφή με το σύστημα εξάτμισης. Το καύσιμο αυτό πρέπει να διοχετεύεται στο έδαφος.

5.5. Η(Οι) δεξαμενή(-ές) δεν τοποθετείται(-ούνται) σε επιφάνεια ή δεν αποτελεί(-ούν) επιφάνεια (δάπεδο, τοίχωμα, διάφραγμα) του θαλάμου επιβατών ή άλλου διαμερίσματος που αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα αυτού.

5.6. Προβλέπεται χώρισμα μεταξύ του θαλάμου επιβατών και της (των) δεξαμενής(-ών). Το χώρισμα μπορεί να διαθέτει ανοίγματα (π.χ. για τη διέλευση καλωδίων) υπό τον όρο ότι είναι έτσι διατεταγμένα ώστε, υπό συνήθεις συνθήκες χρήσης, να μη μπορεί να ρεύσει το καύσιμο ελεύθερα από τη(τις) δεξαμενή(-ές) προς το θάλαμο επιβατών ή άλλο διαμέρισμα που αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα αυτού.

5.7. Κάθε δεξαμενή είναι ασφαλώς στερεωμένη και τοποθετημένη έτσι ώστε να διασφαλίζεται ότι τυχόν διαρροή καυσίμου από τη δεξαμενή ή τα εξαρτήματά της διαφεύγει προς το έδαφος και όχι προς το θάλαμο επιβατών υπό συνήθεις συνθήκες χρήσης.

5.8. Το στόμιο πλήρωσης δεν βρίσκεται στον θάλαμο επιβατών, στον χώρο των αποσκευών ή στο διαμέρισμα του κινητήρα.

5.9. Το καύσιμο δεν διαφεύγει από το πώμα της δεξαμενής ή από τις διατάξεις αντιστάθμισης της υπερπίεσης κατά τις προβλεπόμενες συνθήκες λειτουργίας του οχήματος. Στην περίπτωση ανατροπής του οχήματος, γίνεται ανεκτό το στάξιμο, υπό τον όρο ότι δεν υπερβαίνει τα 30 g/min. Η απαίτηση αυτή επαληθεύεται κατά τη δοκιμή που ορίζεται στο σημείο 6.2.

5.9.1. Το πώμα της δεξαμενής καυσίμου στερεώνεται στον σωλήνα πλήρωσης.

5.9.1.1. Οι απαιτήσεις του σημείου 5.9.1 πληρούνται, εφόσον προβλέπεται η πρόληψη υπερβολικών εκπομπών εξαερούμενων καυσίμων και κατασπατάλησης καυσίμων που οφείλονται στην έλλειψη πώματος της δεξαμενής καυσίμου.

Τούτο επιτυγχάνεται με τη χρήση ενός από τα ακόλουθα:

5.9.1.1.1. πώματος της δεξαμενής καυσίμου με αυτόματο άνοιγμα και κλείσιμο και μη δυνάμενου να αφαιρεθεί·

5.9.1.1.2. χαρακτηριστικών σχεδιασμού για την αποφυγή υπερβολικών εκπομπών εξαερούμενων καυσίμων και κατασπατάλησης καυσίμων που οφείλονται στην έλλειψη πώματος της δεξαμενής καυσίμου,

5.9.1.1.3. οποιαδήποτε άλλη διάταξη με την οποία επιτυγχάνεται το ίδιο αποτέλεσμα. Ορισμένα ενδεικτικά, αλλά όχι εξαντλητικά, παραδείγματα είναι τα εξής: πώμα δεμένο με ιμάντα ή με αλυσίδα ή πώμα για το οποίο χρησιμοποιείται το ίδιο κλειδί με το κλειδί για την εκκίνηση του αυτοκινήτου. Σε αυτήν την περίπτωση, το κλειδί πρέπει να μπορεί να αφαιρείται από το πώμα μόνον όταν αυτό είναι κλειδωμένο. Ωστόσο, η χρήση αυτή καθαυτή πώματος δεμένου με ιμάντα ή με αλυσίδα δεν επαρκεί για άλλα οχήματα από τα οχήματα των κατηγοριών M_1 και N_1·

5.9.2. το παρέμβυσμα μεταξύ του πώματος και του σωλήνα πλήρωσης παραμένει στέρεα στη θέση του. Το πώμα μανταλώνει στέρεα στη θέση του πάνω στο παρέμβυσμα και στον σωλήνα πλήρωσης όταν είναι κλειστό.

5.10. Οι δεξαμενές τοποθετούνται κατά τρόπο ώστε να προστατεύονται από τις συνέπειες μετωπικής ή οπίσθιας σύγκρουσης του οχήματος· πλησίον της δεξαμενής δεν πρέπει να υπάρχουν προεξέχοντα μέρη, αιχμηρές άκρες κ.λπ.

5.11. Η δεξαμενή καυσίμου και τα εξαρτήματά της πρέπει να είναι σχεδιασμένα και να τοποθετούνται στο όχημα με τρόπο ώστε να αποφεύγεται ο κίνδυνος ανάφλεξης λόγω στατικού ηλεκτρισμού.

Εάν κρίνεται απαραίτητο, προβλέπεται(-ονται) μέτρο(-α) διάχυσης των φορτίων. Ωστόσο, δεν απαιτείται σύστημα για τη διάχυση των φορτίων για τις δεξαμενές καυσίμου που περιέχουν καύσιμα με σημείο ανάφλεξης τουλάχιστον 55 °C, όπως αναφέρεται στο σημείο 5.1 του εντύπου κοινοποίησης στο παράρτημα 1 προσάρτημα 2. Ο προσδιορισμός του σημείου ανάφλεξης πρέπει να είναι σύμφωνος με το πρότυπο ISO 2719:2002.

Ο κατασκευαστής πρέπει να καταδείξει στην τεχνική υπηρεσία το/τα μέτρα που εγγυάται(-ώνται) την ικανοποίηση των εν λόγω απαιτήσεων.

5.12. Η(Οι) δεξαμενή(-ές) πρέπει να είναι κατασκευασμένη(-ες) από πυρίμαχο μεταλλικό υλικό. Δύνα(ν)ται να είναι κατασκευασμένη(-ες) από πλαστικό υλικό, υπό τον όρο ότι πληροί(-ούν) τις απαιτήσεις του παραρτήματος 5.

6. ΔΟΚΙΜΕΣ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ ΥΓΡΟΥ ΚΑΥΣΙΜΟΥ

6.1. Δοκιμή σε υδραυλική πίεση

Η δεξαμενή υποβάλλεται σε δοκιμή υδραυλικής εσωτερικής πίεσης, εκτελούμενη σε απομονωμένη μονάδα πλήρη με όλα τα εξαρτήματά της. Η δεξαμενή πληρούται τελείως με μη αναφλέξιμο υγρό (π.χ. νερό). Αφού κοπεί κάθε επικοινωνία με τον έξω χώρο, αυξάνεται σταδιακά η πίεση μέσω του σωλήνα που τροφοδοτεί τον κινητήρα με καύσιμο έως σχετική εσωτερική πίεση ίση προς το διπλάσιο της χρησιμοποιούμενης πίεσης λειτουργίας και οπωσδήποτε τουλάχιστον έως υπερπίεση 30 kPa (0,3 bar), διατηρούμενη επί ένα λεπτό. Στο διάστημα αυτό δεν πρέπει να διαρραγεί ή να παρουσιάσει διαρροή το κέλυφος της δεξαμενής· ωστόσο, μπορεί να υποστεί μόνιμη παραμόρφωση.

6.2. Δοκιμή ανατροπής

6.2.1. Η δεξαμενή και όλα τα εξαρτήματά της συναρμολογούνται σε διάταξη δοκιμών κατά τρόπο που να αντιστοιχεί στην εγκατάστασή τους στο όχημα για το οποίο προορίζεται η δεξαμενή: το ίδιο ισχύει και για τα συστήματα αντιστάθμισης της εσωτερικής υπερπίεσης.

6.2.2. Η διάταξη δοκιμών περιστρέφεται γύρω από άξονα παράλληλο προς τον επιμήκη άξονα του οχήματος.

6.2.3. Η δοκιμή εκτελείται με τη δεξαμενή πλήρη κατά το 90 % της χωρητικότητάς της, και το 30 % της χωρητικότητάς της με μη αναφλέξιμο υγρό με τιμή πυκνότητας και ιξώδους παραπλήσια των τιμών του καυσίμου που χρησιμοποιείται κανονικά (μπορεί να γίνει δεκτό το νερό).

6.2.4. Η δεξαμενή στρέφεται από τη θέση εγκατάστασής της κατά 90° προς τα δεξιά. Η δεξαμενή παραμένει στη θέση αυτή τουλάχιστον επί πέντε λεπτά. Έπειτα, η δεξαμενή στρέφεται προς την ίδια κατεύθυνση κατά επιπλέον 90°. Η δεξαμενή κρατείται στη θέση αυτή, όπου είναι πλήρως ανεστραμμένη, τουλάχιστον επί πέντε ακόμη λεπτά. Η δεξαμενή επανέρχεται στην κανονική της θέση με περιστροφή. Το χρησιμοποιούμενο στη δοκιμή υγρό που δεν επέστρεψε στη δεξαμενή από το σύστημα αερισμού συλλέγεται και αναπληρώνεται, αν κρίνεται σκόπιμο. Η δεξαμενή περιστρέφεται προς την αντίθετη κατεύθυνση κατά 90° και αφήνεται στη θέση αυτή επί 5 τουλάχιστον λεπτά.

Η δεξαμενή περιστρέφεται προς την ίδια κατεύθυνση κατά επιπλέον 90°. Αυτή η πλήρως ανεστραμμένη θέση διατηρείται τουλάχιστον επί πέντε λεπτά. Έπειτα, η δεξαμενή επανέρχεται στην κανονική της θέση με περιστροφή.

Κάθε επακόλουθη περιστροφή κατά 90° πραγματοποιείται σε χρονικά διαστήματα από 1 έως 3 λεπτά.

ΜΕΡΟΣ ΙΙ-1 — ΕΓΚΡΙΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΠΥΡΚΑΓΙΑΣ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗΣ

7. ΟΡΙΣΜΟΙ

Για τους σκοπούς του παρόντος μέρους του κανονισμού:

7.1. ως «έγκριση οχήματος» νοείται η έγκριση τύπου οχήματος όσον αφορά την πρόληψη κινδύνου πυρκαγιάς·

7.2. ως «τύπος οχήματος» νοούνται τα οχήματα που δεν διαφέρουν ως προς ορισμένα βασικά χαρακτηριστικά τους, όπως:

7.2.1. η δομή, το σχήμα, οι διαστάσεις και τα υλικά κατασκευής (μέταλλο/πλαστικό) της (των) δεξαμενής(-ών)·

7.2.2. σε οχήματα της κατηγορίας M_1 ([1]), η θέση της(των) δεξαμενής(-ών) στο όχημα, εφόσον επηρεάζει αρνητικά τις απαιτήσεις του σημείου 5.10·

7.2.3. τα χαρακτηριστικά και η θέση του συστήματος τροφοδοσίας καυσίμου (αντλία, φίλτρα κ.λπ.)· και

([1]) Όπως ορίζεται στο ενοποιημένο ψήφισμα για την κατασκευή οχημάτων (R.E.3), έγγραφο ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.3, παράγραφος 2 — www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

7.2.4. τα χαρακτηριστικά και η θέση της ηλεκτρικής εγκατάστασης, εφόσον επηρεάζουν τα αποτελέσματα των δοκιμών σύγκρουσης που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό·

7.3. ως «εγκάρσιο επίπεδο» νοείται το κατακόρυφο εγκάρσιο επίπεδο που είναι κάθετο προς το μέσο διάμηκες επίπεδο του οχήματος·

7.4. ως «μάζα άνευ φορτίου» νοείται η μάζα του οχήματος σε κατάσταση λειτουργίας, χωρίς επιβάτες και φορτίο αλλά με καύσιμο, ψυκτικό και λιπαντικό υγρό, εργαλεία και εφεδρικό τροχό (εάν παρέχεται ως συνήθης εξοπλισμός από τον κατασκευαστή του οχήματος)·

8. ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ ΥΓΡΟΥ ΚΑΥΣΙΜΟΥ

8.1. Εγκατάσταση της δεξαμενής καυσίμου

8.1.1. Τα οχήματα εγκρίνονται σύμφωνα με: είτε το μέρος I είτε το μέρος IV του παρόντος κανονισμού.

8.1.2. Τμήματα του πλαισίου ή του αμαξώματος προστατεύουν καταλλήλως τα κατασκευαστικά στοιχεία της εγκατάστασης της δεξαμενής καυσίμου από την επαφή τους με πιθανά εμπόδια στο έδαφος. Η προστασία αυτή δεν απαιτείται εφόσον τα στοιχεία που βρίσκονται κάτω από το όχημα απέχουν από το έδαφος περισσότερο απ' ό,τι το τμήμα του πλαισίου ή του αμαξώματος που βρίσκεται μπροστά τους.

8.1.3. Οι σωλήνες και όλα τα άλλα τμήματα της εγκατάστασης της δεξαμενής καυσίμου τοποθετούνται στο όχημα σε όσο το δυνατόν περισσότερο προστατευμένες θέσεις. Οι συστροφές, οι κλίσεις και οι κραδασμοί της δομής του οχήματος ή της μονάδας κίνησης δεν πρέπει να υποβάλλουν τα κατασκευαστικά στοιχεία της εγκατάστασης της δεξαμενής καυσίμου σε τριβές, συμπιέσεις ή οποιαδήποτε άλλη ασυνήθη καταπόνηση.

8.1.4. Οι συνδέσεις πτυσσόμενων ή εύκαμπτων σωλήνων με άκαμπτα τμήματα των κατασκευαστικών στοιχείων της εγκατάστασης της δεξαμενής καυσίμου είναι έτσι σχεδιασμένες και δομημένες ώστε να παραμένουν στεγανές υπό τις διάφορες συνθήκες χρήσης του οχήματος, παρά τις συστροφές, τις κλίσεις και τους κραδασμούς της δομής του οχήματος ή της μονάδας κίνησης.

8.1.5. Εφόσον το στόμιο πλήρωσης βρίσκεται σε πλευρικό σημείο του οχήματος, το πώμα, όταν είναι κλειστό, δεν προεξέχει των παρακείμενων επιφανειών του αμαξώματος.

8.2. Ηλεκτρική εγκατάσταση

8.2.1. Τα ηλεκτρικά καλώδια, άλλα από εκείνα που είναι τοποθετημένα σε κοίλα κατασκευαστικά στοιχεία, συνδέονται στη δομή του οχήματος, στα τοιχώματα ή στα διαχωριστικά κοντά στα οποία κατευθύνονται. Τα σημεία διέλευσής τους σε τοιχώματα ή διαχωριστικά προστατεύονται ικανοποιητικά ώστε να αποτρέπεται η διάτρηση της μόνωσης.

8.2.2. Η ηλεκτρική εγκατάσταση είναι σχεδιασμένη, κατασκευασμένη και τοποθετημένη κατά τέτοιο τρόπο ώστε τα κατασκευαστικά στοιχεία της να είναι ανθεκτικά στα φαινόμενα διάβρωσης στα οποία εκτίθενται.

9. ΔΟΚΙΜΕΣ ΕΠΙ ΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

Στη δοκιμή μετωπικής σύγκρουσης με εμπόδιο η οποία διενεργείται σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στο παράρτημα 3 του παρόντος κανονισμού, στη δοκιμή πλευρικής σύγκρουσης η οποία διενεργείται σύμφωνα με τη διαδικασία που περιγράφεται στο παράρτημα 4 του κανονισμού αριθ. 95, σειρά τροποποιήσεων 01, και στη δοκιμή οπίσθιας σύγκρουσης που πραγματοποιείται σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στο παράρτημα 4 του παρόντος κανονισμού,

9.1. παρατηρείται μόνο ελαφρά διαρροή υγρού στην εγκατάσταση της δεξαμενής καυσίμου κατά τη σύγκρουση·

9.2. στην περίπτωση συνεχούς διαρροής στην εγκατάσταση της δεξαμενής καυσίμου μετά τη σύγκρουση, ο ρυθμός της διαρροής δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 30 g/min· εάν το υγρό από την εγκατάσταση της δεξαμενής καυσίμου αναμειγνύεται με τα υγρά άλλων συστημάτων, και εφόσον τα διάφορα υγρά δεν δύνανται να διαχωριστούν και να εντοπιστούν ευχερώς, η συνεχής διαρροή αξιολογείται με βάση το σύνολο των συλλεγόμενων υγρών·

9.3. δεν αναμένεται πρόκληση πυρκαγιάς συντηρούμενης από το καύσιμο.

9.4. Κατά τη διάρκεια και μετά τις συγκρούσεις που περιγράφονται στο ανωτέρω σημείο 9, ο συσσωρευτής διατηρείται στη θέση του χάρη στην ασφαλιστική του διάταξη.

9.5. Κατ' αίτηση του κατασκευαστή, η δοκιμή μετωπικής σύγκρουσης που ορίζεται στο παράρτημα 3 του παρόντος κανονισμού δύναται να αντικατασταθεί με τη διαδικασία δοκιμής που περιγράφεται στο παράρτημα 3 του κανονισμού αριθ. 94, σειρά τροποποιήσεων 01.

ΜΕΡΟΣ II-2 — ΕΓΚΡΙΣΗ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΠΥΡΚΑΓΙΑΣ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΟΠΙΣΘΙΑΣ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗΣ

9.6. Ορισμοί και απαιτούμενες δοκιμές

9.6.1. Ισχύουν τα σημεία 7 έως 8.2.2 του μέρους II-1.

9.6.2. Η δοκιμή του οχήματος πραγματοποιείται σύμφωνα με τις διαδικασίες που περιγράφονται στο παράρτημα 4 του παρόντος κανονισμού.

9.6.3. Μετά τη δοκιμή σύγκρουσης, πρέπει να πληρούνται οι απαιτήσεις απόδοσης των σημείων 9.1 έως 9.4 του μέρους II-1.

ΜΕΡΟΣ III — ΕΓΚΡΙΣΗ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ ΥΓΡΟΥ ΚΑΥΣΙΜΟΥ ΩΣ ΞΕΧΩΡΙΣΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΜΟΝΑΔΩΝ

10. ΟΡΙΣΜΟΙ

Για τους σκοπούς του παρόντος μέρους του κανονισμού:

10.1. ως «δεξαμενή» νοείται(-ούνται) η(οι) δεξαμενή(-ές) που έχει(-ουν) σχεδιαστεί για να περιέχει(-ουν) το υγρό καύσιμο, όπως ορίζεται στο σημείο 10.3, που χρησιμοποιείται πρωτίστως για την πρόωση του οχήματος· η δεξαμενή μπορεί να εγκριθεί είτε με είτε χωρίς τα εξαρτήματά της (σωλήνας πλήρωσης, εφόσον πρόκειται για χωριστό στοιχείο, στόμιο πλήρωσης, πώμα, δείκτης ποσότητας, συνδέσεις για την αντιστάθμιση της εσωτερικής υπερπίεσης κ.λπ.)·

10.2. ως «χωρητικότητα της δεξαμενής καυσίμου» νοείται η χωρητικότητα της δεξαμενής καυσίμου που καθορίζει ο κατασκευαστής της δεξαμενής·

10.3. ως «υγρό καύσιμο» νοείται το καύσιμο που βρίσκεται σε υγρή κατάσταση υπό κανονικές συνθήκες θερμοκρασίας και πίεσης·

10.4. ως «έγκριση δεξαμενής» νοείται η έγκριση τύπου δεξαμενής υγρού καυσίμου·

10.5. ως «τύπος δεξαμενής» νοούνται δεξαμενές που δεν διαφέρουν ως προς ορισμένα βασικά χαρακτηριστικά τους όπως:

10.5.1. η δομή, το σχήμα, οι διαστάσεις και τα υλικά κατασκευής (μέταλλο/πλαστικό) της(των) δεξαμενής(-ών)·

10.5.2. η χρήση για την οποία προορίζεται η δεξαμενή: γενική χρήση ή ειδική χρήση οχήματος·

10.5.3. η παρουσία ή η απουσία των εξαρτημάτων.

11. ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΔΕΞΑΜΕΝΕΣ ΥΓΡΟΥ ΚΑΥΣΙΜΟΥ

11.1. Οι απαιτήσεις που αναφέρονται στα σημεία 5.1, 5.2, 5.3, 5.9, 5.12, 6.1 και 6.2 ανωτέρω πληρούνται όταν οι δεξαμενές είναι εφοδιασμένες με τα εξαρτήματα που είναι κανονικά τοποθετημένα σε αυτές.

11.2. Σε περίπτωση που οι δεξαμενές πρέπει να εγκριθούν χωρίς τα εξαρτήματά τους, η τεκμηρίωση του κατασκευαστή προσδιορίζει σαφώς τα εξαρτήματα που χρησιμοποιούνται για τη δοκιμή.

ΜΕΡΟΣ IV ΈΓΚΡΙΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΗΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΗΣ(-ΩΝ) ΔΕΞΑΜΕΝΗΣ(-ΩΝ)

12. ΟΡΙΣΜΟΙ

Για τους σκοπούς του παρόντος μέρους του κανονισμού:

12.1. ως «έγκριση οχήματος» νοείται η έγκριση ενός τύπου οχήματος όσον αφορά την εγκατάσταση δεξαμενής(-ών) υγρού καυσίμου που εγκρίνεται σύμφωνα με το μέρος III του παρόντος κανονισμού·

12.2. ως «τύπος οχήματος» νοούνται τα οχήματα που δεν διαφέρουν ως προς ορισμένα βασικά χαρακτηριστικά τους, όπως:

12.2.1. τον καθοριζόμενο από τον κατασκευαστή τύπο·

12.2.2. σε οχήματα της κατηγορίας M_1 ([1]), η θέση της(των) δεξαμενής(-ών) στο όχημα, εφόσον επηρεάζει αρνητικά τις απαιτήσεις του σημείου 5.10·

13. ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ ΥΓΡΟΥ ΚΑΥΣΙΜΟΥ

13.1. Οι απαιτήσεις που αναφέρονται στα σημεία 5.4, 5.5, 5.6, 5.7, 5.8, 5.10, και 5.11 ανωτέρω πληρούνται.

13.2. Σε περίπτωση κατά την οποία οι δεξαμενές εγκρίνονται χωρίς τα εξαρτήματά τους, τα εν λόγω εξαρτήματα που χρησιμοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια των δοκιμών στις δεξαμενές και προσδιορίζονται στην τεκμηρίωση του κατασκευαστή σύμφωνα με το σημείο 11.2 ανωτέρω, κατόπιν αίτησης του κατασκευαστή, περιλαμβάνονται στην έγκριση, σύμφωνα με το μέρος IV του παρόντος κανονισμού. Πρόσθετα εξαρτήματα περιλαμβάνονται υπό την προϋπόθεση ότι η τεχνική υπηρεσία ικανοποιείται από το ότι το όχημα συμμορφώνεται με την απαίτηση των μερών III και IV του παρόντος κανονισμού.

14. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΤΥΠΟΥ ΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ Ή ΤΗΣ ΔΕΞΑΜΕΝΗΣ

14.1. Κάθε τροποποίηση του τύπου του οχήματος ή της δεξαμενής κοινοποιείται στη διοικητική υπηρεσία που ενέκρινε τον τύπο του οχήματος. Η αρχή δύναται στη συνέχεια είτε:

14.1.1. να θεωρήσει ότι οι τροποποιήσεις που πραγματοποιήθηκαν δεν είναι πιθανόν να επιφέρουν αξιόλογο δυσμενές αποτέλεσμα και ότι, εν πάση περιπτώσει, το όχημα εξακολουθεί να πληροί τις απαιτήσεις, είτε

14.1.2. να απαιτήσει νέα έκθεση δοκιμής από την υπεύθυνη για τη διεξαγωγή των δοκιμών τεχνική υπηρεσία.

14.2. Με την επιφύλαξη των διατάξεων του ανωτέρω σημείου 14.1, η μεταβλητή οχήματος το οποίο δοκιμάστηκε σύμφωνα με το μέρος II του παρόντος κανονισμού του οποίου η μάζα άνευ φορτίου δεν διαφέρει κατά περισσότερο από ± 20 % από την αντίστοιχη μάζα του οχήματος που έχει υποβληθεί σε δοκιμές για τη χορήγηση έγκρισης δεν θεωρείται τροποποίηση του τύπου του οχήματος.

14.3. Η επικύρωση ή η απόρριψη της έγκρισης, στην οποία προσδιορίζονται οι τροποποιήσεις, κοινοποιείται στα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό, σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στα ανωτέρω σημεία 3.1.3, 3.2.3 ή 3.3.3.

15. ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

Οι διαδικασίες παραγωγής πρέπει να συμμορφώνονται προς τις διαδικασίες που καθορίζονται στη συμφωνία, προσάρτημα 2 (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2) με τις ακόλουθες απαιτήσεις:

15.1. Κάθε όχημα ή δεξαμενή που φέρει σήμα έγκρισης, όπως ορίζεται στον παρόντα κανονισμό, συμφωνεί με τον εγκεκριμένο τύπο οχήματος και πληροί τις απαιτήσεις των ανωτέρω αντίστοιχων μερών.

15.2. Για λόγους επαλήθευσης της συμμόρφωσης, όπως προβλέπεται στο ανωτέρω σημείο 15.1, επαρκής αριθμός οχημάτων ή δεξαμενών που έχουν παραχθεί σε σειρά και φέρουν το απαιτούμενο από τον παρόντα κανονισμό σήμα έγκρισης υποβάλλεται σε δειγματοληπτικούς ελέγχους.

15.3. Κατά κανόνα, η συμμόρφωση του οχήματος ή της δεξαμενής προς τον εγκεκριμένο τύπο ελέγχεται βάσει της περιγραφής που παρέχεται στο έντυπο της έγκρισης και στα παραρτήματά του. Ωστόσο, εάν κρίνεται απαραίτητο, το όχημα ή η δεξαμενή υποβάλλεται στους ελέγχους που ορίζονται στο ανωτέρω σημείο 6.

16. ΚΥΡΩΣΕΙΣ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΜΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

16.1. Η έγκριση που χορηγείται σε τύπο οχήματος ή δεξαμενής σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό μπορεί να ανακληθεί εφόσον δεν πληρούνται οι απαιτήσεις που ορίζονται στο ανωτέρω σημείο 15.1 ή εφόσον το όχημα απέτυχε στους ελέγχους που προσδιορίζονται στο ανωτέρω σημείο 9.

16.2. Εφόσον κάποιο από τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό ανακαλέσει έγκριση την οποία είχε προηγουμένως χορηγήσει, ενημερώνει πάραυτα σχετικά τα υπόλοιπα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό με την αποστολή αντιγράφου του εντύπου της κοινοποίησης που είναι σύμφωνο με το υπόδειγμα των παραρτημάτων 1 ή 2 του παρόντος κανονισμού.

([1]) Όπως ορίζεται στο ενοποιημένο ψήφισμα για την κατασκευή οχημάτων (R.E.3), έγγραφο ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.3, παράγραφος 2 — www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

17. ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

17.1. Από την ημερομηνία επίσημης έναρξης ισχύος της σειράς τροποποιήσεων 02, κανένα συμβαλλόμενο μέρος που εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό δεν αρνείται τη χορήγηση εγκρίσεων ΟΕΕ σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, όπως τροποποιήθηκε με τη σειρά τροποποιήσεων 02.

17.2. Δώδεκα μήνες μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της σειράς τροποποιήσεων 02 τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό χορηγούν εγκρίσεις ΟΕΕ, μόνον εφόσον ο προς έγκριση τύπος του οχήματος πληροί τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, όπως τροποποιήθηκε με τη σειρά τροποποιήσεων 02.

17.3. Έως δώδεκα μήνες μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της σειράς τροποποιήσεων 02 επί του παρόντος κανονισμού κανένα συμβαλλόμενο μέρος που εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό δεν αρνείται τη χορήγηση εθνικής έγκρισης τύπου ενός τύπου οχήματος που εγκρίθηκε σύμφωνα με την προηγούμενη σειρά τροποποιήσεων του παρόντος κανονισμού.

17.4. 24 μήνες μετά την έναρξη ισχύος της σειράς τροποποιήσεων 02 επί του παρόντος κανονισμού, τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό δύνανται να αρνηθούν την πρώτη εθνική καταχώριση (πρώτη έναρξη ισχύος) οχήματος το οποίο δεν πληροί τις απαιτήσεις της σειράς τροποποιήσεων 02 επί του παρόντος κανονισμού.

17.5. Από την ημερομηνία επίσημης έναρξης ισχύος του συμπληρώματος 3 στη σειρά τροποποιήσεων 02 κανένα συμβαλλόμενο μέρος που εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό δεν αρνείται τη χορήγηση εγκρίσεων ΟΕΕ σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, όπως τροποποιήθηκε με το συμπλήρωμα 3 στη σειρά τροποποιήσεων 02.

17.6. Ακόμη και μετά την έναρξη ισχύος του συμπληρώματος 3 στη σειρά τροποποιήσεων 02 του παρόντος κανονισμού, οι εγκρίσεις των οχημάτων στα προηγούμενα συμπληρώματα στη σειρά τροποποιήσεων 02 παραμένουν σε ισχύ και τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό εξακολουθούν να χορηγούν παρατάσεις σε αυτές τις εγκρίσεις και εξακολουθούν να τις αποδέχονται.

17.7. Από την ημερομηνία επίσημης έναρξης ισχύος της σειράς τροποποιήσεων 03 κανένα συμβαλλόμενο μέρος που εφαρμόζει τον παρόντα κανονισμό δεν απορρίπτει τη χορήγηση εγκρίσεων ή δεν αρνείται την αποδοχή εγκρίσεων σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, όπως τροποποιήθηκε με τη σειρά τροποποιήσεων 03.

17.8. Από την 1η Σεπτεμβρίου 2018 τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό χορηγούν εγκρίσεις τύπου, μόνον αν ο προς έγκριση τύπος οχήματος ικανοποιεί τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, όπως τροποποιήθηκε με τη σειρά τροποποιήσεων 03.

17.9. Τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό δεν αρνούνται τη χορήγηση επεκτάσεων των εγκρίσεων τύπου για τους υφιστάμενους τύπους οχημάτων, οι οποίες έχουν χορηγηθεί σύμφωνα με την προηγούμενη σειρά τροποποιήσεων του παρόντος κανονισμού.

17.10. Ακόμη και μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της σειράς τροποποιήσεων 03 του παρόντος κανονισμού, τα συμβαλλόμενα μέρη που εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό εξακολουθούν να δέχονται εγκρίσεις τύπου σύμφωνα με την προηγούμενη σειρά τροποποιήσεων του κανονισμού οι οποίες δεν επηρεάζονται από τη σειρά τροποποιήσεων 03.

17.11. Κατά παρέκκλιση των ανωτέρω μεταβατικών διατάξεων, τα συμβαλλόμενα μέρη για τα οποία η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού αρχίζει να ισχύει μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της πλέον πρόσφατης σειράς τροποποιήσεων δεν είναι υποχρεωμένα να δέχονται εγκρίσεις τύπου που χορηγήθηκαν σύμφωνα με κάποια από τις προηγούμενες σειρές τροποποιήσεων του παρόντος κανονισμού.

18. ΟΝΟΜΑΣΙΕΣ ΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΟΥ ΔΙΕΝΕΡΓΟΥΝ ΤΙΣ ΔΟΚΙΜΕΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ, ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΑΡΧΩΝ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ

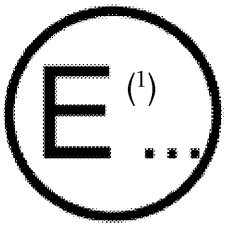
Τα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας τα οποία εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό κοινοποιούν στη Γραμματεία των Ηνωμένων Εθνών τις ονομασίες και τις διευθύνσεις των τεχνικών υπηρεσιών που διενεργούν δοκιμές έγκρισης και των αρχών έγκρισης τύπου οι οποίες χορηγούν την έγκριση και προς τις οποίες αποστέλλονται τα έντυπα επικύρωσης ή άρνησης ή ανάκλησης της έγκρισης τα οποία εκδίδονται σε άλλες χώρες.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

Προσάρτημα 1

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ

[μέγιστο μέγεθος: A4 (210 × 297 mm)]



εκδοθείσα από: Ονομασία της διοικητικής υπηρεσίας

.....

.....

.....

αφορά ([2]): χορήγηση έγκρισης

επέκταση έγκρισης

απόρριψη έγκρισης

ανάκληση έγκρισης

οριστική παύση της παραγωγής

για τύπο οχήματος όσον αφορά ([2]): τη δεξαμενή υγρού καυσίμου

την πρόληψη κινδύνου πυρκαγιάς σε περίπτωση μετωπικής/πλευρικής/οπίσθιας ([2]) σύγκρουσης

σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 34.

Αριθ. Έγκρισης ..... Αριθ. επέκτασης: .....

1. Εμπορική ονομασία ή σήμα του μηχανοκίνητου οχήματος: .....
2. Τύπος οχήματος: .....
3. Επωνυμία και διεύθυνση του κατασκευαστή: .....
4. Εάν υπάρχει, ονοματεπώνυμο και διεύθυνση αντιπροσώπου του κατασκευαστή: .....
5. Είδος κινητήρα: κινητήρας επιβαλλόμενης ανάφλεξης/ντίζελ ([2])
6. Θέση του κινητήρα: εμπρός/πίσω/κέντρο ([2])
7. Σύντομη περιγραφή της δεξαμενής καυσίμου και του καυσίμου ή αριθμός(-οί) έγκρισης της εγκεκριμένης δεξαμενής καυσίμου ([2]) .....

7.1. Χαρακτηριστικά και θέση της δεξαμενής καυσίμου: .....

7.2. Για δεξαμενές καυσίμου κατασκευασμένες από πλαστικό υλικό, αναφέρατε υλικό και εμπορική ονομασία ή σήμα: .....

7.3. Χαρακτηριστικά της εγκατάστασης της δεξαμενής καυσίμου (θέση, συνδέσεις κ.λπ.): .....

8. Περιγραφή της ηλεκτρικής εγκατάστασης (θέση, στερέωση, προστασία κ.λπ.): .....
9. Περιγραφή των δοκιμών σύγκρουσης: .....

Μετωπική (Τύπος/Αριθ. έγκρισης ή έκθεσης): .....

Πλευρική (Τύπος/Αριθ. έγκρισης ή έκθεσης): .....

Οπίσθια (Τύπος/Αριθ. έγκρισης ή έκθεσης): .....

10. Ημερομηνία υποβολής του οχήματος για έγκριση: .....
11. Τεχνική υπηρεσία που είναι υπεύθυνη για τη διεξαγωγή των δοκιμών έγκρισης: .....
12. Ημερομηνία έκδοσης της έκθεσης από τη συγκεκριμένη υπηρεσία: .....
13. Αριθμός της έκθεσης που εκδόθηκε από τη συγκεκριμένη υπηρεσία: .....

14. Η έγκριση χορηγήθηκε/απορρίφθηκε/επεκτάθηκε/ανακλήθηκε ([2])

15. Θέση του σήματος έγκρισης στο όχημα: .....

16. Τόπος: .....

17. Ημερομηνία: .....

18. Υπογραφή: .....

19. Τα ακόλουθα έγγραφα, που φέρουν τον προαναφερόμενο αριθμό έγκρισης, επισυνάπτονται στην παρούσα κοινοποίηση: .....

Σχέδια και διαγράμματα σχετικά με τη διάταξη της δεξαμενής καυσίμου, της εγκατάστασης της δεξαμενής καυσίμου, της ηλεκτρικής εγκατάστασης και άλλων σημαντικών κατασκευαστικών στοιχείων για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού.

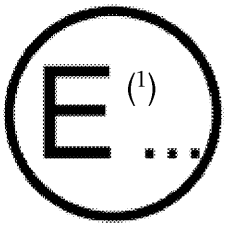
([1]) Διακριτικός αριθμός της χώρας που χορήγησε/παρέτεινε/απέρριψε/ανακάλεσε την έγκριση (βλέπε διατάξεις του παρόντος κανονισμού σχετικά με την έγκριση).

([2]) Διαγράψτε ό,τι δεν ισχύει.

Προσάρτημα 2

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ

[μέγιστο μέγεθος: A4 (210 × 297 mm)]



εκδοθείσα από: Ονομασία της διοικητικής υπηρεσίας

.....

.....

.....

αφορά ([2]): χορήγηση έγκρισης

επέκταση έγκρισης

απόρριψη έγκρισης

ανάκληση έγκρισης

οριστική παύση της παραγωγής

δεξαμενής καυσίμου σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 34.

Αριθ.έγκρισης: ..... Αριθ. επέκτασης: .....

1. Εμπορική ονομασία ή σήμα της δεξαμενής καυσίμου: .....
2. Επωνυμία του κατασκευαστή για τον τύπο δεξαμενής καυσίμου: .....
3. Επωνυμία και διεύθυνση του κατασκευαστή: .....
4. Εάν υπάρχει, ονοματεπώνυμο και διεύθυνση αντιπροσώπου του κατασκευαστή: .....
5. Σύντομη περιγραφή της δεξαμενής καυσίμου και του καυσίμου της εγκατάστασης τροφοδοσίας καυσίμου: .....
5.1. Σύντομη περιγραφή της δεξαμενής καυσίμου και του καυσίμου: .....
5.2. Για δεξαμενές καυσίμου κατασκευασμένες από πλαστικό υλικό, αναφέρατε υλικό και εμπορική ονομασία ή σήμα: .....
6. Υποβλήθηκε για έγκριση στις: .....
7. Τεχνική υπηρεσία που είναι υπεύθυνη για τη διεξαγωγή των δοκιμών έγκρισης: .....
8. Ημερομηνία έκδοσης της έκθεσης από τη συγκεκριμένη υπηρεσία: .....
9. Αριθμός της έκθεσης που εκδόθηκε από τη συγκεκριμένη υπηρεσία: .....
10. Λόγος(-οι) επέκτασης [αν υφίστα(ν)ται]: .....
11. Η έγκριση χορηγήθηκε/απορρίφθηκε/επεκτάθηκε/ανακλήθηκε ([2])
12. Θέση του σήματος έγκρισης στη δεξαμενή καυσίμου: .....
13. Τόπος: .....
14. Ημερομηνία: .....
15. Υπογραφή: .....
16. Επισυνάπτεται το ευρετήριο του πακέτου πληροφοριών που υποβάλλεται στην αρχή έγκρισης τύπου, το οποίο μπορεί να ληφθεί κατόπιν αιτήσεως.

([1]) Διακριτικός αριθμός της χώρας που χορήγησε/παρέτεινε/απέρριψε/ανακάλεσε την έγκριση (βλέπε διατάξεις του παρόντος κανονισμού σχετικά με την έγκριση).

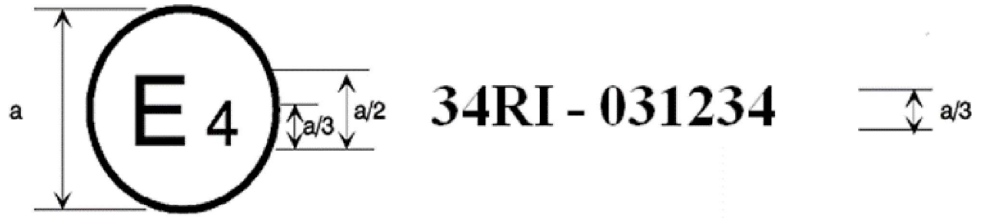
([2]) Διαγράψτε ό,τι δεν ισχύει.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑ ΣΗΜΑΤΑ ΕΓΚΡΙΣΗΣ

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ Α

(βλέπε σημείο 3.1.4 του παρόντος κανονισμού)

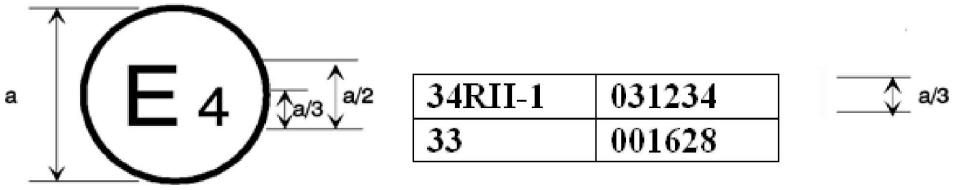


a = 8 mm κατ' ελάχιστο

Το ανωτέρω σήμα έγκρισης τοποθετημένο σε όχημα δηλώνει ότι ο συγκεκριμένος τύπος έχει λάβει έγκριση στις Κάτω Χώρες (E4) σύμφωνα με το μέρος I του κανονισμού αριθ. 34 με αριθμό έγκρισης 031234. Τα δύο πρώτα ψηφία (03) του αριθμού έγκρισης δηλώνουν ότι η έγκριση χορηγήθηκε σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού αριθ. 34, όπως τροποποιήθηκε με τη σειρά τροποποιήσεων 03.

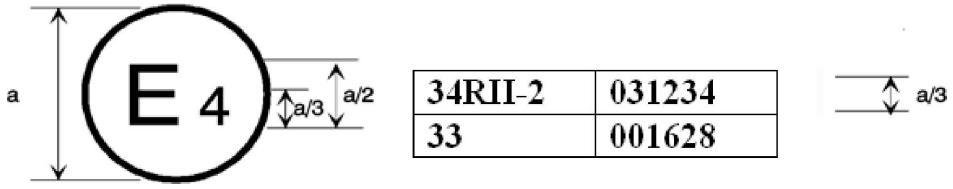
ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ Β

(βλέπε σημείο 3.1.5 του παρόντος κανονισμού)



a = 8 mm κατ' ελάχιστο

Το ανωτέρω σήμα έγκρισης τοποθετημένο σε όχημα δηλώνει ότι ο συγκεκριμένος τύπος έχει λάβει έγκριση στις Κάτω Χώρες (E 4) σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 34, μέρη I ή IV και II-1 και με τον κανονισμό αριθ. 33 (*). Οι αριθμοί έγκρισης δηλώνουν ότι, την ημερομηνία κατά την οποία χορηγήθηκαν οι αντίστοιχες εγκρίσεις, ο κανονισμός αριθ. 34 περιελάμβανε τη σειρά τροποποιήσεων 03 και ο κανονισμός αριθ. 33 εξακολουθούσε να έχει την αρχική μορφή του.



a = 8 mm κατ' ελάχιστο

Το ανωτέρω σήμα έγκρισης τοποθετημένο σε όχημα δηλώνει ότι ο συγκεκριμένος τύπος έχει λάβει έγκριση στις Κάτω Χώρες (E 4) σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 34, μέρη I ή IV και II-2 και με τον κανονισμό αριθ. 33 (*). Οι αριθμοί έγκρισης δηλώνουν ότι, την ημερομηνία κατά την οποία χορηγήθηκαν οι αντίστοιχες εγκρίσεις, ο κανονισμός αριθ. 34 περιελάμβανε τη σειρά τροποποιήσεων 03 και ο κανονισμός αριθ. 33 εξακολουθούσε να έχει την αρχική μορφή του.

(*) Ο δεύτερος αριθμός δίδεται απλώς ως παράδειγμα.

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ Γ

(βλέπε σημείο 3.2.4 του παρόντος κανονισμού)



a = 8 mm κατ' ελάχιστο

Το ανωτέρω σήμα έγκρισης τοποθετημένο σε δεξαμενή οχήματος δηλώνει ότι ο συγκεκριμένος τύπος έχει λάβει έγκριση στις Κάτω Χώρες (E4) σύμφωνα με το μέρος III του κανονισμού αριθ. 34, για γενική χρήση, συμπεριλαμβανομένων των εξαρτημάτων της, δυνάμει της έγκρισης αριθ. 031234. Τα δύο πρώτα ψηφία (03) του αριθμού έγκρισης δηλώνουν ότι η έγκριση χορηγήθηκε σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού αριθ. 34, όπως τροποποιήθηκε με τη σειρά τροποποιήσεων 03.

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ Δ

(βλέπε σημείο 3.3.4 του παρόντος κανονισμού)

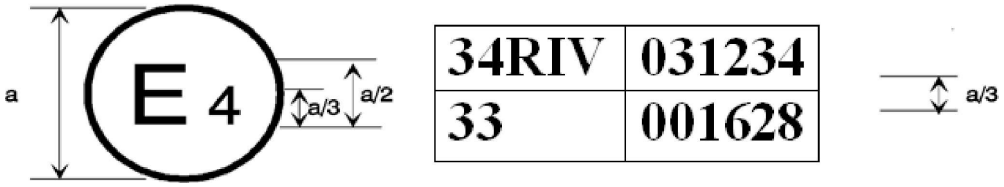


a = 8 mm κατ' ελάχιστο

Το ανωτέρω σήμα έγκρισης τοποθετημένο σε όχημα δηλώνει ότι ο συγκεκριμένος τύπος έχει λάβει έγκριση στις Κάτω Χώρες (E4) σύμφωνα με το μέρος IV του κανονισμού αριθ. 34 με αριθμό έγκρισης 031234. Τα δύο πρώτα ψηφία (03) του αριθμού έγκρισης δηλώνουν ότι η έγκριση χορηγήθηκε σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού αριθ. 34, όπως τροποποιήθηκε με τη σειρά τροποποιήσεων 03.

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ Ε

(βλέπε σημείο 3.3.5 του παρόντος κανονισμού)



a = 8 mm κατ' ελάχιστο

Το ανωτέρω σήμα έγκρισης τοποθετημένο σε όχημα δηλώνει ότι ο συγκεκριμένος τύπος έχει λάβει έγκριση στις Κάτω Χώρες (E4) σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 34 μέρος IV και με τον κανονισμό αριθ. 33 (*). Οι αριθμοί έγκρισης δηλώνουν ότι, την ημερομηνία κατά την οποία χορηγήθηκαν οι αντίστοιχες εγκρίσεις, ο κανονισμός αριθ. 34 περιελάμβανε τη σειρά τροποποιήσεων 03 και ο κανονισμός αριθ. 33 εξακολουθούσε να έχει την αρχική μορφή του.

(*) Ο δεύτερος αριθμός δίδεται απλώς ως παράδειγμα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3

ΔΟΚΙΜΗ ΜΕΤΩΠΙΚΗΣ ΚΡΟΥΣΗΣ ΕΠΙ ΦΡΑΓΜΑΤΟΣ

1. ΣΚΟΠΟΣ ΚΑΙ ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Σκοπός της δοκιμής αυτής είναι να προσομοιάσει τις συνθήκες της μετωπικής σύγκρουσης με σταθερό εμπόδιο ή με άλλο όχημα που διέρχεται από την αντίθετη κατεύθυνση.

2. ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ, ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΑ ΜΕΤΡΗΣΕΩΝ

2.1. Τόπος δοκιμής

Ο χώρος όπου διενεργείται η δοκιμή πρέπει να έχει αρκετή έκταση για να επιτρέπει τη διευθέτηση του διαδρόμου εκσφενδόνισης των οχημάτων, του φράγματος και των αναγκαίων τεχνικών εγκαταστάσεων για τη δοκιμή. Το τελευταίο μέρος του διαδρόμου, για τουλάχιστον 5 μέτρα πριν από το φράγμα, πρέπει να είναι οριζόντιο, επίπεδο και λείο.

2.2. Φράγμα

Το εμπόδιο συνίσταται σε όγκο ενισχυμένου σκυροδέματος πλάτους τουλάχιστον 3 μέτρων στο εμπρόσθιο μέρος και ύψους τουλάχιστον 1,5 μέτρου. Το φράγμα έχει τέτοιο πάχος ώστε να ζυγίζει τουλάχιστον 70 τόνους. Το εμπρόσθιο μέρος είναι κατακόρυφο, κάθετο προς τον άξονα του διαδρόμου επιτάχυνσης και επιστρωμένο με σανίδες κόντρα πλακέ πάχους 2 cm σε καλή κατάσταση. Το φράγμα είναι είτε στερεωμένο στο έδαφος είτε τοποθετημένο στο έδαφος με επιπλέον διατάξεις συγκράτησης, εάν κρίνεται σκόπιμο, ώστε να περιορίζεται η μετατόπισή του. Μπορεί, επίσης, να χρησιμοποιηθεί και φράγμα με διαφορετικά χαρακτηριστικά, το οποίο ωστόσο είναι εξίσου αποτελεσματικό.

2.3. Πρόωση του οχήματος

Κατά τη στιγμή της σύγκρουσης, το όχημα δεν πρέπει πλέον να υπόκειται στη δράση καμίας επιπλέον διάταξης διεύθυνσης ή προώθησης. Πρέπει να φτάσει στο εμπόδιο ακολουθώντας πορεία κάθετη προς τον τοίχο πρόσκρουσης· η μέγιστη ανεκτή πλευρική απόκλιση ευθυγράμμισης μεταξύ της κατακόρυφης μέσης γραμμής του πρόσθιου μέρους του οχήματος και της κατακόρυφης μέσης γραμμής του τοίχου πρόσκρουσης είναι ± 30 cm.

2.4. Κατάσταση του οχήματος

2.4.1. Το υπό δοκιμή όχημα είναι είτε εξοπλισμένο με όλα τα συνήθη κατασκευαστικά στοιχεία και τον εξοπλισμό που περιλαμβάνονται στο άνευ φορτίου βάρος του είτε βρίσκεται σε τέτοια κατάσταση ώστε να πληροί τη συγκεκριμένη απαίτηση εφόσον αφορά τα κατασκευαστικά στοιχεία και τον εξοπλισμό που επηρεάζουν τον κίνδυνο πυρκαγιάς.

2.4.2. Εάν το όχημα ωθείται με εξωτερικά μέσα, η εγκατάσταση καυσίμου πρέπει να πληρούται κατά τουλάχιστον 90 % της χωρητικότητάς της είτε με καύσιμο είτε με μη αναφλέξιμο υγρό με τιμή πυκνότητας και ιξώδους παραπλήσια των τιμών του καυσίμου που χρησιμοποιείται κανονικά. Όλα τα άλλα συστήματα (άνω δεξαμενή υγρών φρένων, ψυγείο κ.λπ.) επιτρέπεται να είναι κενά.

2.4.3. Εάν το όχημα ωθείται με τον δικό του κινητήρα, η δεξαμενή καυσίμου πρέπει να είναι πλήρης κατά τουλάχιστον 90 %. Όλες οι άλλες δεξαμενές που περιέχουν υγρά επιτρέπεται να είναι απολύτως πλήρεις.

2.4.4. Εφόσον το επιθυμεί ο κατασκευαστής, η τεχνική υπηρεσία που είναι υπεύθυνη για τη διεξαγωγή των δοκιμών δύναται να επιτρέψει τη χρήση του ίδιου οχήματος που χρησιμοποιήθηκε στις προβλεπόμενες σε άλλους κανονισμούς δοκιμές (συμπεριλαμβανομένων δοκιμών ικανών να επηρεάσουν τη δομή του) και στις δοκιμές που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό.

2.5. Ταχύτητα κατά τη σύγκρουση

Η ταχύτητα κατά τη σύγκρουση κυμαίνεται μεταξύ 48,3 km/h και 53,1 km/h. Ωστόσο, εάν η δοκιμή διενεργήθηκε με υψηλότερη ταχύτητα σύγκρουσης και το όχημα πληρούσε τους προβλεπόμενους όρους, η δοκιμή θεωρείται ικανοποιητική.

2.6. Όργανα μέτρησης

Το όργανο που χρησιμοποιείται για την καταγραφή της ταχύτητας που αναφέρεται στο ανωτέρω σημείο 2.5 πρέπει να είναι ακριβές, με ανεκτή απόκλιση 1 %.

3. ΙΣΟΔΥΝΑΜΕΣ ΜΕΘΟΔΟΙ ΔΟΚΙΜΗΣ

3.1. Επιτρέπεται η εφαρμογή ισοδύναμων μεθόδων δοκιμής, με την προϋπόθεση ότι οι όροι που αναφέρονται στον παρόντα κανονισμό τηρούνται είτε πλήρως μέσω υποκατάστατης δοκιμής είτε με τον υπολογισμό βάσει των αποτελεσμάτων της υποκατάστατης δοκιμής.

3.2. Εάν χρησιμοποιείται διαφορετική μέθοδος από την οριζόμενη στο ανωτέρω σημείο 2, η ισοδυναμία της πρέπει να αποδεικνύεται.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΔΟΚΙΜΗΣ ΟΠΙΣΘΙΑΣ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗΣ

1. ΣΚΟΠΟΣ ΚΑΙ ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

1.1. Σκοπός της δοκιμής αυτής είναι να προσομοιάσει τις συνθήκες της οπίσθιας σύγκρουσης με άλλο κινούμενο όχημα.

2. ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ, ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΑ ΜΕΤΡΗΣΕΩΝ

2.1. Τόπος δοκιμής

Το πεδίο δοκιμών πρέπει να είναι αρκετά ευρύ ώστε να περιλαμβάνει το σύστημα πρόωσης της διάταξης κρούσης (κρούστης) και να επιτρέπει τη μετά τη σύγκρουση μετατόπιση του οχήματος που υπέστη τη σύγκρουση, καθώς και την εγκατάσταση του εξοπλισμού για τη διενέργεια της δοκιμής. Το τμήμα της επιφάνειας δοκιμών επί του οποίου συντελείται η σύγκρουση επί του οχήματος και η μετατόπιση πρέπει να είναι οριζόντιο, επίπεδο και καθαρό και να ανταποκρίνεται σε κανονικές συνθήκες ξηρής καθαρής επιφάνειας οδοστρώματος.

2.2. Διάταξη κρούσης (κρούστης)

2.2.1. Η διάταξη κρούσης πρέπει να είναι από χάλυβα και στέρεης κατασκευής.

2.2.2. Η επιφάνεια της κρούσης είναι επίπεδη, πλάτους τουλάχιστον 2 500 mm και ύψους 800 mm και οι άκρες της είναι στρογγυλεμένες με ακτίνα καμπυλότητας μεταξύ 40 και 50 mm. Πρέπει να είναι επιστρωμένη με κόντρα πλακέ πάχους 20 +/– 2 mm σε καλή κατάσταση.

2.2.3. Κατά τη στιγμή της σύγκρουσης πρέπει να πληρούνται οι ακόλουθες απαιτήσεις:

2.2.3.1. η επιφάνεια της κρούσης είναι κατακόρυφη και κάθετη προς το μέσο διάμηκες επίπεδο του οχήματος που υφίσταται τη σύγκρουση·

2.2.3.2. η κατεύθυνση της διάταξης κρούσης είναι ουσιωδώς οριζόντια και παράλληλη προς το μέσο διάμηκες επίπεδο του οχήματος που υφίσταται τη σύγκρουση·

2.2.3.3. η μέγιστη ανεκτή πλευρική απόκλιση μεταξύ της μέσης κατακόρυφης γραμμής της επιφάνειας της διάταξης κρούσης και του μέσου διαμήκους επιπέδου του οχήματος που υφίσταται τη σύγκρουση πρέπει να είναι 300 mm. Επιπροσθέτως, η επιφάνεια κρούσης υπερβαίνει όλο το πλάτος του οχήματος που υφίσταται τη σύγκρουση·

2.2.3.4. το διάκενο μεταξύ του εδάφους και της χαμηλότερης άκρης της επιφάνειας κρούσης πρέπει να είναι 175 ± 25 mm.

2.3. Πρόωση της διάταξης κρούσης

Η διάταξη κρούσης μπορεί είτε να στερεωθεί σε φορτίο (κινούμενο φράγμα) είτε να αποτελέσει μέρος εκκρεμούς.

2.4. Ειδικές διατάξεις που εφαρμόζονται όταν χρησιμοποιείται κινούμενο εμπόδιο

2.4.1. Εάν η διάταξη κρούσης είναι στερεωμένη σε βάση (κινούμενο εμπόδιο) με στοιχείο συγκράτησης, το στοιχείο αυτό είναι στέρεο και μη δυνάμενο να παραμορφωθεί κατά τη σύγκρουση· η βάση πρέπει, κατά τη στιγμή της σύγκρουσης, να δύναται να κινείται ελεύθερα και να μην υπόκειται πλέον στη δράση της διάταξης προώθησης.

2.4.2. Η ταχύτητα κατά τη σύγκρουση κυμαίνεται μεταξύ 48 km/h και 52 km/h.

2.4.3. Το μέσο βάρος (μάζα) της βάσης και της διάταξης κρούσης πρέπει να είναι 1 100 ± 20 kg.

2.5. Ειδικές διατάξεις που εφαρμόζονται όταν χρησιμοποιείται εκκρεμές

2.5.1. Η απόσταση μεταξύ του κέντρου της επιφάνειας κρούσης και του άξονα περιστροφής του εκκρεμούς πρέπει να είναι τουλάχιστον 5 m.

2.5.2. Η διάταξη κρούσης πρέπει να είναι ελεύθερα ανηρτημένη σε στέρεους βραχίονες στους οποίους να είναι αμετακίνητα στερεωμένη. Το εκκρεμές που διαμορφώνεται από αυτά τα στοιχεία πρέπει να είναι ουσιωδώς αδύνατο να παραμορφωθεί κατά τη σύγκρουση.

2.5.3. Στοιχείο συγκράτησης ενσωματώνεται στο εκκρεμές, ώστε να προλαμβάνεται τυχόν δευτερεύουσα σύγκρουση από τη διάταξη σύγκρουσης στο όχημα δοκιμής.

2.5.4. Κατά τη στιγμή της σύγκρουσης, η ταχύτητα του κέντρου πρόσκρουσης του εκκρεμούς κυμαίνεται μεταξύ 48 και 52 km/h.

2.5.5. Η μειωμένη μάζα «m_r» στο κέντρο πρόσκρουσης του εκκρεμούς ορίζεται ως συνάρτηση της συνολικής μάζας «m», της απόστασης «a» ([1]) μεταξύ του κέντρου πρόσκρουσης και του άξονα περιστροφής, και της απόστασης «l» μεταξύ του κέντρου βάρους και του άξονα περιστροφής, με την ακόλουθη εξίσωση:

$$m_r = m\ (l/a)$$

2.5.6. Η μειωμένη μάζα m_r πρέπει να είναι 1 100 ± 20 kg.

2.6. Γενικές διατάξεις σχετικά με τη μάζα και την ταχύτητα της διάταξης κρούσης

Εάν η δοκιμή διενεργήθηκε με ταχύτητα σύγκρουσης υψηλότερη από την οριζόμενη στα σημεία 2.4.2 και 2.5.4 και/ή με μάζα μεγαλύτερη από την οριζόμενη στα σημεία 2.4.3 και 2.5.6, και το όχημα πληρούσε τις προβλεπόμενες απαιτήσεις, η δοκιμή θεωρείται ικανοποιητική.

2.7. Κατάσταση του υπό δοκιμή οχήματος

2.7.1. Το υπό δοκιμή όχημα είτε είναι εξοπλισμένο με όλα τα συνήθη κατασκευαστικά στοιχεία και τον εξοπλισμό που περιλαμβάνονται στο άνευ φορτίου βάρος του είτε βρίσκεται σε τέτοια κατάσταση, ώστε να πληροί τη συγκεκριμένη απαίτηση εφόσον αφορά τα κατασκευαστικά στοιχεία και τον εξοπλισμό που επηρεάζουν τον κίνδυνο πυρκαγιάς.

2.7.2. Η δεξαμενή καυσίμου πληρούται κατά τουλάχιστον το 90 % της χωρητικότητάς της είτε με καύσιμο είτε με μη αναφλέξιμο υγρό με τιμή πυκνότητας και ιξώδους παραπλήσια των τιμών του καυσίμου που χρησιμοποιείται κανονικά. Όλα τα άλλα συστήματα (άνω δεξαμενή υγρών φρένων, ψυγείο κ.λπ.) επιτρέπεται να είναι κενά.

2.7.3. Δύναται να χρησιμοποιηθούν ταχύτητα και φρένο.

2.7.4. Εάν το επιθυμεί ο κατασκευαστής, επιτρέπεται η ακόλουθη παρέκκλιση:

2.7.4.1. η τεχνική υπηρεσία που είναι υπεύθυνη για τη διεξαγωγή των δοκιμών δύναται να επιτρέψει τη χρήση του ίδιου οχήματος που χρησιμοποιήθηκε στις προβλεπόμενες σε άλλους κανονισμούς δοκιμές (συμπεριλαμβανομένων δοκιμών ικανών να επηρεάσουν τη δομή του) και στις δοκιμές που προβλέπονται από τον παρόντα κανονισμό· και

2.7.4.2. το όχημα δύναται να ζυγιστεί σε βαθμό που να μην υπερβαίνει το 10 % του άνευ φορτίου βάρους του με πρόσθετα φορτία ασφαλώς στερεωμένα στη δομή κατά τέτοιο τρόπο ώστε να μην επηρεάζεται η συμπεριφορά της δομής του θαλάμου επιβατών κατά τη διάρκεια της δοκιμής.

2.8. Όργανα μέτρησης

Τα όργανα που χρησιμοποιούνται για την καταγραφή της ταχύτητας που αναφέρεται στα ανωτέρω σημεία 2.4.2 και 2.5.4 πρέπει να είναι ακριβή, με ανεκτή απόκλιση 1 %.

3. ΙΣΟΔΥΝΑΜΕΣ ΜΕΘΟΔΟΙ ΔΟΚΙΜΗΣ

3.1. Επιτρέπεται η εφαρμογή ισοδύναμων μεθόδων δοκιμής, με την προϋπόθεση ότι οι όροι που αναφέρονται στον παρόντα κανονισμό τηρούνται είτε πλήρως μέσω υποκατάστατης δοκιμής είτε με τον υπολογισμό βάσει των αποτελεσμάτων της υποκατάστατης δοκιμής.

3.2. Εάν χρησιμοποιείται διαφορετική μέθοδος από την οριζόμενη στο ανωτέρω σημείο 2, η ισοδυναμία της πρέπει να αποδεικνύεται.

([1]) Υπενθυμίζεται ότι η απόσταση «a» ισούται προς το μήκος του υπό εξέταση σύγχρονου εκκρεμούς.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 5

ΔΟΚΙΜΗ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ ΚΑΥΣΙΜΟΥ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΜΕΝΩΝ ΑΠΟ ΠΛΑΣΤΙΚΟ ΥΛΙΚΟ

1. ΑΝΤΟΧΗ ΚΑΤΑ ΤΗ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ

1.1. Η δεξαμενή πληρούται έως την πλήρη χωρητικότητά της με μείγμα νερού-γλυκόλης ή με άλλο υγρό χαμηλού σημείου πήξεως, που δεν μεταβάλλει τις ιδιότητες του υλικού της δεξαμενής και, ακολούθως, υποβάλλεται σε δοκιμή διάτρησης.

1.2. Κατά τη διάρκεια της εν λόγω δοκιμής, η θερμοκρασία της δεξαμενής είναι 233 K ± 2 K (– 40 °C ± 2 °C).

1.3. Για τη δοκιμή χρησιμοποιείται διάταξη κρούσης με εκκρεμές. Το κρουστικό σώμα είναι από χάλυβα και έχει τη μορφή πυραμίδας με τετράγωνη βάση και έδρες ισόπλευρα τρίγωνα, των οποίων οι ακμές και η κορυφή είναι στρογγυλεμένες με ακτίνα 3 mm. Το κέντρο πρόσκρουσης του εκκρεμούς συμπίπτει με το κέντρο βάρους της πυραμίδας· η απόστασή του από τον άξονα περιστροφής του εκκρεμούς είναι 1 m. Η συνολική μάζα του εκκρεμούς είναι 15 kg. Η ενέργεια του εκκρεμούς κατά τη στιγμή της σύγκρουσης πρέπει να είναι τουλάχιστον 30 Nm και όσο το δυνατόν πλησιέστερα προς την τιμή αυτή.

1.4. Οι δοκιμές διενεργούνται στα σημεία της δεξαμενής που θεωρούνται ευπαθή σε μετωπικές ή οπίσθιες συγκρούσεις. Τα σημεία αυτά είναι τα πλέον εκτεθειμένα ή ασθενέστερα λόγω του σχήματος της δεξαμενής ή του τρόπου εγκατάστασής της στο όχημα. Τα επιλεγέντα από τα εργαστήρια σημεία αναφέρονται στην έκθεση σχετικά με τη δοκιμή.

1.5. Κατά τη διάρκεια της δοκιμής, η δεξαμενή κρατείται στη θέση της με τα εξαρτήματα συνάρμοσης στην πλευρά ή στις πλευρές απέναντι από την πλευρά της σύγκρουσης. Δεν πρέπει να προκαλείται διαρροή από τη δοκιμή.

1.6. Κατ' επιλογή του κατασκευαστή, όλες οι δοκιμές κρούσης επιτρέπεται να εκτελούνται σε μία δεξαμενή ή η καθεμία σε διαφορετική δεξαμενή.

2. ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΑΝΤΟΧΗ

Η δεξαμενή δοκιμάζεται για διαρροές και ακαμψία σχήματος υπό τους περιγραφόμενους όρους στο σημείο 6.1 του παρόντος κανονισμού. Η δεξαμενή και όλα τα εξαρτήματά της τοποθετούνται σε διάταξη δοκιμών κατά τρόπο που αντιστοιχεί σε εκείνο της εγκατάστασης στο όχημα για το οποίο προορίζεται ή τοποθετείται στο ίδιο το όχημα ή τοποθετείται σε διάταξη δοκιμής κατασκευασμένη από τμήμα του οχήματος. Κατ' αίτηση του κατασκευαστή και με τη συμφωνία της τεχνικής υπηρεσίας, η δεξαμενή δύναται να δοκιμαστεί χωρίς τη χρησιμοποίηση καμίας διάταξης δοκιμής. Ως υγρό δοκιμής χρησιμοποιείται νερό σε θερμοκρασία 326 K (53 °C), με το οποίο πληρούται η δεξαμενή στο 100 % της χωρητικότητάς της. Η δεξαμενή υποβάλλεται σε σχετική εσωτερική πίεση ίση προς το διπλάσιο της πίεσης λειτουργίας και οπωσδήποτε τουλάχιστον 30 kPa σε θερμοκρασία 326 K ± 2 K (53 °C ± 2 °C) επί πέντε ώρες. Κατά τη διάρκεια της δοκιμής, η δεξαμενή και τα εξαρτήματά της δεν πρέπει να παρουσιάσουν ρωγμές ή διαρροές· ωστόσο, δύναται να υποστούν μόνιμη παραμόρφωση.

3. ΔΙΑΠΕΡΑΤΟΤΗΤΑ ΑΠΟ ΤΟ ΚΑΥΣΙΜΟ

3.1. Το χρησιμοποιούμενο για τη δοκιμή διαπερατότητας καύσιμο είναι είτε το καύσιμο αναφοράς που ορίζεται στον κανονισμό αριθ. 83 παράρτημα 9 είτε καύσιμο σούπερ του εμπορίου. Εάν η δεξαμενή είναι σχεδιασμένη για να τοποθετείται μόνο σε οχήματα με κινητήρα ανάφλεξης με συμπίεση, η δεξαμενή πληρούται με πετρέλαιο ντίζελ.

3.2. Πριν από τη δοκιμή, η δεξαμενή πληρούται στο 50 % της χωρητικότητάς της με το καύσιμο διεξαγωγής της δοκιμής και αποθηκεύεται, χωρίς να σφραγιστεί, σε θερμοκρασία περιβάλλοντος 313 K ± 2 K (40 °C ± 2 °C) έως ότου η απώλεια βάρους ανά μονάδα χρόνου καταστεί σταθερή, αλλά όχι για περισσότερο από 4 εβδομάδες (προκαταρκτικός χρόνος αποθήκευσης).

3.3. Ακολούθως, η δεξαμενή κενούται και επαναπληρούται στο 50 % της χωρητικότητάς της με το καύσιμο διεξαγωγής της δοκιμής, οπότε σφραγίζεται ερμητικά και αποθηκεύεται σε θερμοκρασία 313 K ± 2 K (40 °C ± 2 °C). Η πίεση ρυθμίζεται όταν το περιεχόμενο της δεξαμενής φθάσει στη θερμοκρασία διεξαγωγής της δοκιμής. Σε διάστημα οκτώ εβδομάδων μετά τη δοκιμή προσδιορίζεται η απώλεια βάρους λόγω διάχυσης κατά την περίοδο της δοκιμής. Η ανώτατη επιτρεπόμενη μέση απώλεια καυσίμου κατά τον χρόνο διεξαγωγής της δοκιμής ανέρχεται σε 20 g ανά 24ωρο.

3.4. Εάν η απώλεια λόγω διάχυσης υπερβαίνει την τιμή που αναφέρεται στο σημείο 3.3, η εκεί περιγραφόμενη δοκιμή εκτελείται εκ νέου, επί της ίδιας δεξαμενής, για τον προσδιορισμό της απώλειας λόγω διάχυσης σε θερμοκρασία 296 K ± 2 K (23 °C ± 2 °C), αλλά κατά τα άλλα υπό τις ίδιες συνθήκες. Η απώλεια που μετράται με αυτόν τον τρόπο δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 10 g ανά 24ωρο.

4. ΑΝΤΟΧΗ ΣΤΟ ΚΑΥΣΙΜΟ

Μετά τη διεξαγωγή της αναφερόμενης στο σημείο 3 δοκιμής, η δεξαμενή εξακολουθεί να πληροί τις απαιτήσεις που ορίζονται στα σημεία 1 και 2.

5. ΑΝΤΟΧΗ ΣΤΗ ΦΩΤΙΑ

Η δεξαμενή υποβάλλεται στις εξής δοκιμές:

5.1. Η δεξαμενή, τοποθετημένη όπως και στο όχημα, εκτίθεται σε φλόγα επί δύο λεπτά. Δεν πρέπει να παρατηρηθεί διαρροή υγρού καύσιμου από τη δεξαμενή.

5.2. Εκτελούνται τρεις δοκιμές σε διαφορετικές δεξαμενές πεπληρωμένες με καύσιμο ως εξής:

5.2.1. εφόσον η δεξαμενή είναι σχεδιασμένη για τοποθέτηση σε οχήματα εξοπλισμένα είτε με κινητήρα επιβαλλόμενης ανάφλεξης είτε με κινητήρα ανάφλεξης με συμπίεση, εκτελούνται τρεις δοκιμές με τις δεξαμενές πεπληρωμένες με βενζίνη σούπερ·

5.2.2. εφόσον η δεξαμενή είναι σχεδιασμένη για τοποθέτηση μόνο σε οχήματα εξοπλισμένα με κινητήρα ανάφλεξης λόγω συμπίεσης, εκτελούνται τρεις δοκιμές με τις δεξαμενές πεπληρωμένες με πετρέλαιο ντίζελ·

5.2.3. για κάθε δοκιμή η δεξαμενή και τα εξαρτήματά της τοποθετούνται σε διάταξη δοκιμής όπου προσομοιώνονται όσο γίνεται καλύτερα οι πραγματικές συνθήκες εφαρμογής. Ο τρόπος στερέωσης της δεξαμενής πάνω στη διάταξη αντιστοιχεί στις σχετικές προδιαγραφές για την εγκατάστασή της. Στην περίπτωση δεξαμενών σχεδιασμένων για ειδική χρήση του οχήματος, λαμβάνονται υπόψη μέρη του οχήματος που προστατεύουν τη δεξαμενή και τα εξαρτήματά της από την έκθεση στη φλόγα ή που επηρεάζουν με οποιονδήποτε τρόπο την πορεία της πυρκαγιάς, καθώς και τα οριζόμενα κατασκευαστικά στοιχεία που τοποθετούνται στη δεξαμενή και τα πώματα. Κατά τη διάρκεια της δοκιμής όλα τα ανοίγματα είναι κλειστά, παραμένουν όμως σε λειτουργία τα εξαεριστικά συστήματα. Αμέσως πριν από τη δοκιμή η δεξαμενή πληρούται με το οριζόμενο καύσιμο στο 50 % της χωρητικότητάς της.

5.3. Η φλόγα στην οποία εκτίθεται η δεξαμενή προέρχεται από καιόμενο σε λεκάνη καύσιμο του εμπορίου για κινητήρες επιβαλλόμενης ανάφλεξης (εφεξής καλούμενο «καύσιμο»). Η ποσότητα του καυσίμου που τοποθετείται στη λεκάνη είναι τόση ώστε να διαρκέσει η φωτιά, υπό συνθήκες ελεύθερης καύσης, καθ' όλη τη διαδικασία της δοκιμής.

5.4. Οι διαστάσεις της λεκάνης επιλέγονται έτσι ώστε να διασφαλίζουν ότι εκτίθενται στη φλόγα οι πλευρές της δεξαμενής καυσίμου. Ως εκ τούτου, η λεκάνη πρέπει να υπερβαίνει την οριζόντια προεξοχή της δεξαμενής κατά τουλάχιστον 20 cm αλλά όχι περισσότερο από 50 cm. Τα πλευρικά τοιχώματα της λεκάνης δεν προεξέχουν περισσότερο από 8 cm πάνω από τη στάθμη του καυσίμου στην αρχή της δοκιμής.

5.5. Η πληρωμένη με καύσιμο λεκάνη τοποθετείται κάτω από τη δεξαμενή κατά τρόπο ώστε η απόσταση μεταξύ της στάθμης του καυσίμου στη λεκάνη και του πυθμένα της δεξαμενής να αντιστοιχεί στο ύψος της δεξαμενής από την επιφάνεια της οδού με το όχημα κενό (βλέπε σημείο 7.4). Η λεκάνη και/ή η διάταξη δοκιμής μετατοπίζονται εύκολα.

5.6. Κατά τη φάση Γ της δοκιμής, η λεκάνη καλύπτεται με πλέγμα τοποθετημένο 3 cm ± 1 cm πάνω από τη στάθμη του καυσίμου.

Το πλέγμα είναι κατασκευασμένο από πυρίμαχο υλικό, όπως ορίζεται στο προσάρτημα 2. Δεν υπάρχουν κενά μεταξύ των πλίνθων, οι οποίοι στερεώνονται πάνω από τη λεκάνη καυσίμου κατά τρόπο ώστε να μην φράσσονται οι οπές τους. Το μήκος και το πλάτος του πλαισίου είναι κατά 2 cm έως 4 cm μικρότερα από τις εσωτερικές διαστάσεις της λεκάνης, ώστε να υπάρχει κενό 1 cm έως 2 cm μεταξύ του πλαισίου και του τοιχώματος της λεκάνης για λόγους εξαερισμού.

5.7. Κατά τη διενέργεια των δοκιμών σε ανοιχτό χώρο προβλέπεται επαρκής προστασία από τον άνεμο, η ταχύτητα του οποίου στο ύψος της λεκάνης καυσίμου δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 2,5 km/h. Πριν από τη δοκιμή, το πλέγμα θερμαίνεται στους 308 K ± 5 K (35 °C ± 5 °C). Οι πυρίμαχοι πλίνθοι διαβρέχονται, ώστε να εξασφαλίζονται οι ίδιες συνθήκες για κάθε διαδοχική δοκιμή.

5.8. Η δοκιμή περιλαμβάνει τέσσερις φάσεις (βλέπε προσάρτημα 1).

5.8.1. Φάση Α: προθέρμανση (σχήμα 1)

Το καύσιμο στη λεκάνη αναφλέγεται σε απόσταση τουλάχιστον 3 m από την υποβαλλόμενη στη δοκιμή δεξαμενή. Μετά από προθέρμανση 60 δευτερολέπτων, η λεκάνη τοποθετείται κάτω από τη δεξαμενή.

5.8.2. Φάση Β: άμεση έκθεση στη φλόγα (σχήμα 2)

Η δεξαμενή εκτίθεται στη φλόγα από το ελεύθερα καιόμενο καύσιμο επί 60 δευτερόλεπτα.

5.8.3. Φάση Γ: έμμεση έκθεση στη φλόγα (σχήμα 3)

Μόλις ολοκληρωθεί η φάση Β, το πλέγμα τοποθετείται μεταξύ της λεκάνης με το καιόμενο καύσιμο και της δεξαμενής. Η δεξαμενή εκτίθεται σ' αυτή τη φλόγα μειωμένης έντασης για επιπλέον 60 δευτερόλεπτα.

5.8.4. Φάση Δ: τέλος της δοκιμής (σχήμα 4)

Η λεκάνη με το καιόμενο καύσιμο καλυμμένη με το πλέγμα επιστρέφει στην αρχική της θέση (φάση Α). Εάν, στο τέλος της δοκιμής, η δεξαμενή καίγεται, η φωτιά πρέπει να σβηστεί αμέσως.

5.9. Τα αποτελέσματα της δοκιμής θεωρούνται ικανοποιητικά εφόσον δεν υπάρχει διαρροή υγρού καυσίμου από τη δεξαμενή.

6. ΑΝΤΟΧΗ ΣΕ ΥΨΗΛΗ ΘΕΡΜΟΚΡΑΣΙΑ

6.1. Η χρησιμοποιούμενη για τη δοκιμή διάταξη πρέπει να ανταποκρίνεται στον τρόπο εγκατάστασης της δεξαμενής στο όχημα, συμπεριλαμβανομένου του τρόπου κατά τον οποίο λειτουργεί το εξαεριστικό της δεξαμενής.

6.2. Η δεξαμενή, πληρωμένη στο 50 % της χωρητικότητάς της με νερό σε θερμοκρασία 293 K (20 °C), υποβάλλεται επί μία ώρα σε θερμοκρασία περιβάλλοντος 368 K ± 2 K (95 °C ± 2 °C).

6.3. Τα αποτελέσματα της δοκιμής θεωρούνται ικανοποιητικά εφόσον, μετά τη δοκιμή, δεν παρουσιάζεται διαρροή ή σοβαρή παραμόρφωση της δεξαμενής.

7. ΣΗΜΑΝΣΗ ΣΤΗ ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΚΑΥΣΙΜΟΥ

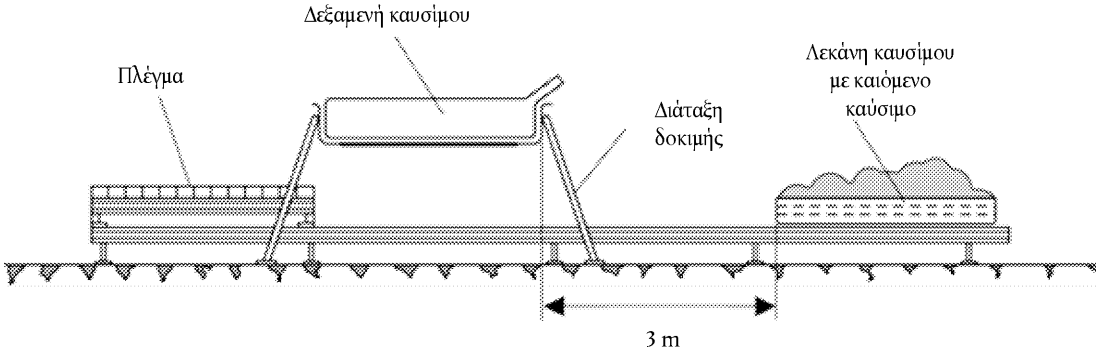
Η εμπορική επωνυμία ή η μάρκα τοποθετούνται στη δεξαμενή με ανεξίτηλο και ευανάγνωστο τρόπο, όταν η δεξαμενή τοποθετείται στο όχημα.

Προσάρτημα 1

ΔΟΚΙΜΗ ΑΝΤΟΧΗΣ ΣΤΗ ΦΩΤΙΑ

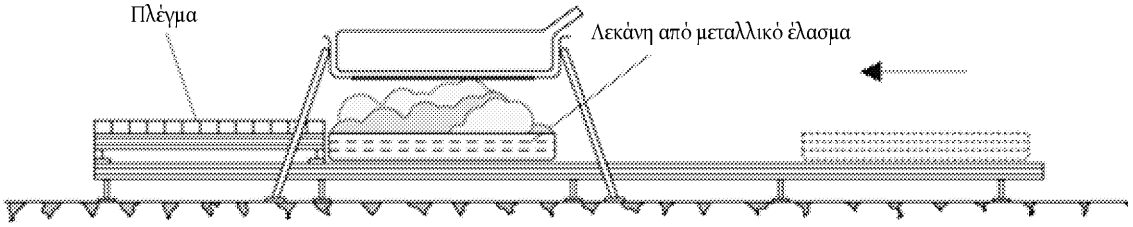
Σχήμα 1

Φάση Α: προθέρμανση



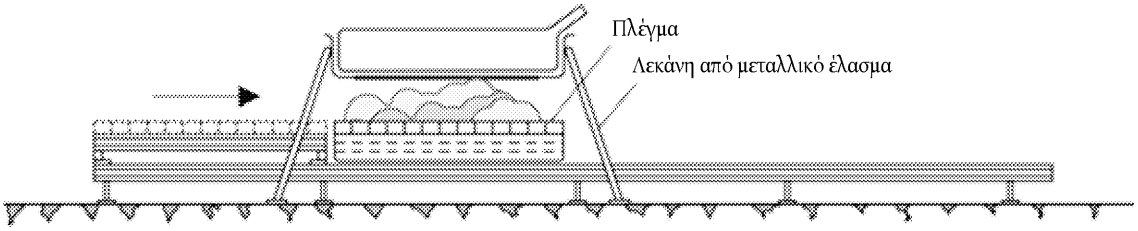
Σχήμα 2

Φάση Β: άμεση έκθεση στη φλόγα



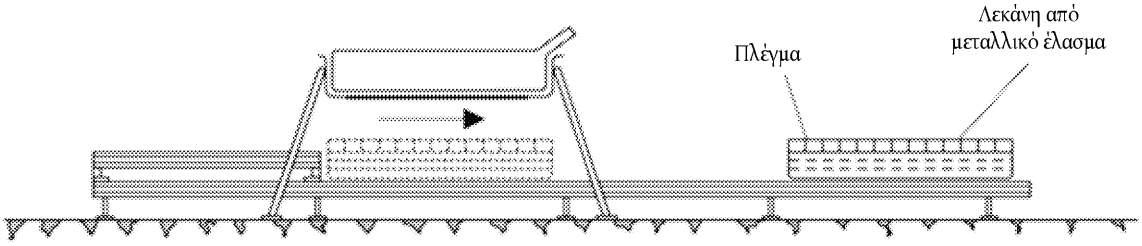
Σχήμα 3

Φάση Γ: έμμεση έκθεση στη φλόγα



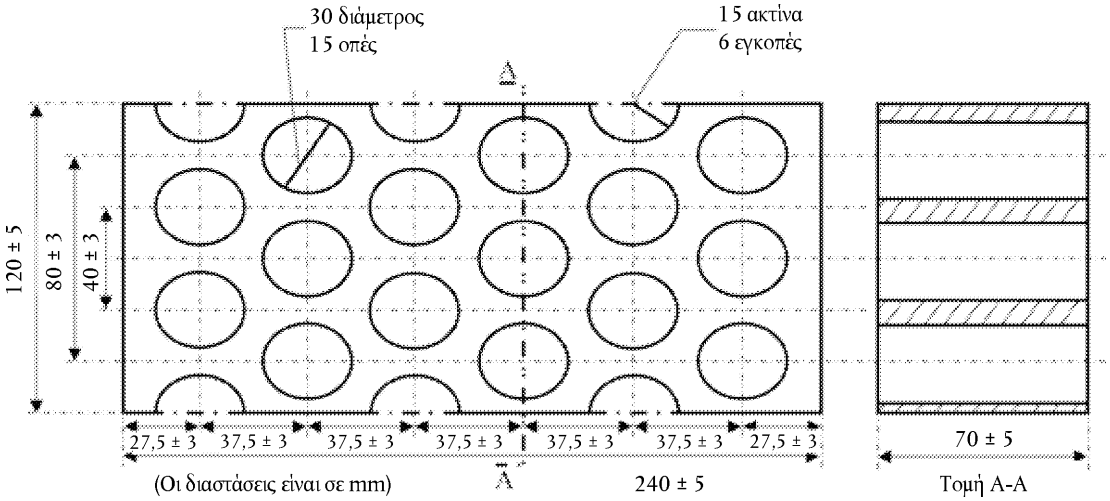
Σχήμα 4

Φάση Δ: τέλος της δοκιμής



Προσάρτημα 2

ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΥΡΙΜΑΧΩΝ ΠΛΙΝΘΩΝ



Πυραντίσταση (Seger-Kegel)	SK 30
Περιεκτικότητα σε Al_2O_3	30-33 %
Ανοικτό πορώδες (P_o)	20-22 % κατ' όγκο
Πυκνότητα	1 900 – 2 000 kg/m³
Ενεργός επιφάνεια οπών	44,18 %