ACTE ADOPTATE DE ORGANISME CREATE PRIN ACORDURI INTERNAȚIONALE

Numai textele originale CEE-ONU au efect juridic în temeiul dreptului public internațional. Situația și data intrării în vigoare ale prezentului regulament ar trebui verificate în ultima versiune a documentului de situație TRANS/WP.29/343 al CEE-ONU, disponibil la următoarea adresă:

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

Regulamentul nr. 34 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor în ceea ce privește prevenirea riscului de incendiu [2016/1428]

Include toate textele valabile până la:

Suplimentul 1 la seria 03 de amendamente – data intrării în vigoare: 8 octombrie 2016

CUPRINS

REGULAMENT

1. Domeniu de aplicare
2. Cerere de omologare
3. Omologare

Partea I – Omologarea vehiculelor în ceea ce privește rezervoarele de combustibil

4. Definiții
5. Cerințe privind rezervoarele de combustibil lichid
6. Încercarea rezervoarelor de combustibil lichid

Partea II-1 – Omologarea vehiculelor în ceea ce privește prevenirea riscului de incendiu în caz de coliziune

Partea II-2 – Omologarea vehiculelor în ceea ce privește prevenirea riscului de incendiu în caz de coliziune posterioară

7. Definiții
8. Cerințe pentru instalarea rezervoarelor de combustibil lichid
9. Încercări efectuate asupra vehiculului

Partea III – Omologarea rezervoarelor de combustibil lichid ca unități tehnice separate

10. Definiții
11. Cerințe privind rezervoarele de combustibil lichid

Partea IV – Omologarea unui vehicul în ceea ce privește instalarea unui rezervor omologat

12. Definiții
13. Cerințe pentru instalarea rezervoarelor de combustibil lichid
14. Modificări ale tipului de vehicul sau de rezervor
15. Conformitatea producției

16. Sancțiuni în cazul nerespectării conformității producției

17. Dispoziții tranzitorii

18. Denumirile și adresele serviciilor tehnice care efectuează încercările de omologare, precum și ale autorităților responsabile cu omologarea de tip

ANEXE

Anexa 1 Apendicele 1 – Comunicare privind acordarea, extinderea, refuzul sau retragerea unei omologări sau încetarea definitivă a producției unui tip de vehicul în ceea ce privește rezervorul de combustibil lichid și prevenirea riscului de incendiu în caz de coliziune frontală/laterală/posterioară, precum și a unui tip de rezervor de combustibil lichid în conformitate cu Regulamentul nr. 34

Apendicele 2 – Comunicare privind acordarea, extinderea, refuzul ori retragerea omologării sau încetarea definitivă a producției unui rezervor de combustibil în conformitate cu Regulamentul nr. 34

Anexa 2 Exemple de mărci de omologare

Anexa 3 Încercarea la coliziune frontală cu o barieră

Anexa 4 Procedura pentru încercarea la coliziune posterioară

Anexa 5 Încercarea rezervoarelor de combustibil fabricate din material plastic

Apendicele 1 – Încercarea de rezistență la foc

Apendicele 2 – Dimensiuni și date tehnice ale cărămizilor refractare

1. DOMENIU DE APLICARE

Prezentul regulament se aplică:

1.1. Partea I: Omologării vehiculelor din categoriile M, N și O ([1]) în ceea ce privește rezervorul (rezervoarele) de combustibil lichid.

1.2. Partea II-1: La cererea producătorului, omologării vehiculelor din categoriile M, N și O omologate în temeiul părții I sau IV a prezentului regulament echipate cu un rezervor (rezervoare) de combustibil lichid, în ceea ce privește prevenirea riscului de incendiu în caz de coliziune frontală și/sau laterală, precum și omologării vehiculelor din categoriile M1 și N1, cu o masă totală admisibilă de peste 2,8 tone, și din categoriile M2, M3, N2, N3 și O, echipate cu un rezervor (rezervoare) de combustibil lichid omologat(e) în temeiul părții I sau IV a prezentului regulament, în ceea ce privește prevenirea riscului de incendiu în caz de coliziune posterioară.

Partea II-2: Omologării vehiculelor din categoriile M1 și N1, a căror masă totală admisibilă nu depășește 2,8 tone și care sunt echipate cu un rezervor (rezervoare) de combustibil lichid omologat(e) în conformitate cu partea I sau partea IV a prezentului regulament în ceea ce privește prevenirea riscului de incendiu în caz de coliziune posterioară.

1.3. Partea III: Omologării rezervoarelor de combustibil lichid ca unități tehnice separate.

1.4. Partea IV: Omologării vehiculelor în ceea ce privește instalarea rezervoarelor de combustibil lichid omologate.

2. CEREREA DE OMOLOGARE

2.1. Cerere de omologare în temeiul părții I și/sau al părții II a prezentului regulament

2.1.1. Cererea de omologare a unui tip de vehicul în conformitate cu partea I sau partea II a prezentului regulament se înaintează de către producătorul vehiculului sau de către reprezentantul autorizat al acestuia.

([1]) În conformitate cu Rezoluția consolidată privind construcția vehiculelor (R.E.3), document ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.3, punctul 2 – www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

2.1.2. Cererea trebuie să fie însoțită de documentele menționate în continuare, în triplu exemplar, precum și de următoarele specificații:

2.1.2.1. o descriere amănunțită a tipului de vehicul în ceea ce privește elementele specificate la punctul 4.2 și/sau la punctul 7.2. Trebuie specificate numerele și/sau simbolurile de identificare a tipului de motor și a tipului de vehicul;

2.1.2.2. un desen (desene) care precizează caracteristicile rezervorului de combustibil și specifică materialul din care este fabricat acesta;

2.1.2.3. o diagramă a sistemelor de alimentare cu combustibil în ansamblu, indicând amplasarea fiecărei componente pe vehicul; precum și

2.1.2.4. pentru cererea în conformitate cu partea II a prezentului regulament, o diagramă a instalației electrice care să indice amplasamentul acesteia și modul de fixare pe vehicul.

2.1.3. Următoarele elemente trebuie prezentate serviciului tehnic responsabil cu efectuarea încercărilor de omologare de tip:

2.1.3.1. un vehicul reprezentativ pentru tipul de vehicul care trebuie omologat sau piesele vehiculului pe care serviciul tehnic le consideră necesare pentru efectuarea încercărilor de omologare;

2.1.3.2. în cazul unui vehicul echipat cu un rezervor fabricat din material plastic: șapte rezervoare suplimentare, cu accesoriile lor;

2.1.3.3. în cazul unui vehicul echipat cu un rezervor fabricat din alt material: două rezervoare suplimentare, cu accesoriile lor.

2.2. Cerere de omologare în temeiul părții III a prezentului regulament

2.2.1. Cererea de omologare a unui tip de rezervor de combustibil lichid în conformitate cu partea III a prezentului regulament se înaintează de către producătorul rezervorului sau de către reprezentantul autorizat al acestuia.

2.2.2. Cererea trebuie însoțită de documentele menționate mai jos, în triplu exemplar, precum și de următoarele informații:

2.2.2.1. o descriere amănunțită a tipului de rezervor de combustibil în ceea ce privește aspectele menționate la punctul 10.2; ar trebui să se specifice dacă cererea se aplică unui tip de rezervor cu sau fără accesoriile sale și dacă se aplică unei utilizări universale sau unei utilizări pentru un vehicul specific. În cazul unei omologări a unui tip de rezervor fără accesoriile sale, trebuie să se includă o identificare clară a accesoriilor utilizate în cadrul încercărilor;

2.2.2.2. un desen (desene) care precizează caracteristicile rezervorului de combustibil și specifică materialul din care este fabricat și, în cazul unui rezervor utilizat pentru un vehicul specific, caracteristici ale pieselor vehiculului utilizate în timpul încercărilor.

2.2.3. Următoarele elemente trebuie prezentate serviciului tehnic responsabil cu încercările de omologare:

2.2.3.1. în cazul unui rezervor fabricat din material plastic: șapte rezervoare, cu accesoriile lor. În cazul unui rezervor care urmează să fie omologat fără accesoriile sale, trebuie prezentate șapte seturi de accesorii de un tip care este instalat în mod obișnuit pe vehicul;

2.2.3.2. în cazul unui rezervor fabricat din alt tip de material: două rezervoare, cu accesoriile lor. În cazul unui rezervor care trebuie să fie omologat fără accesoriile sale, două seturi de accesorii de un tip care este instalat în mod obișnuit pe vehicul;

2.2.3.3. în cazul unui rezervor fabricat din material plastic conceput pentru utilizarea într-un vehicul specific, trebuie prezentate piesele vehiculului indicate la punctul 5.3.2 din anexa 5.

2.3. Cerere de omologare în temeiul părții IV a prezentului regulament

2.3.1. Cererea de omologare a unui tip de vehicul în conformitate cu partea IV a prezentului regulament se înaintează de către producătorul vehiculului sau de către reprezentantul autorizat al acestuia.

2.3.2. Cererea trebuie să fie însoțită de documentele menționate mai jos în triplu exemplar și de următoarele detalii:

2.3.2.1. o descriere a tipului de vehicul în ceea ce privește elementele menționate la punctul 12.2. Trebuie specificate numerele și/sau simbolurile de identificare a tipului de motor și a tipului de vehicul;

2.3.2.2. o diagramă a sistemelor de alimentare cu combustibil în ansamblu, indicând amplasarea fiecărui element pe vehicul;

2.3.2.3. o listă a tuturor tipurilor de rezervoare de combustibil lichid omologate în temeiul părții III a prezentului regulament și care sunt destinate instalării pe tipul de vehicul respectiv.

2.3.3. Următoarele elemente trebuie prezentate serviciului tehnic responsabil cu efectuarea încercărilor de omologare:

2.3.3.1. un vehicul reprezentativ pentru tipul de vehicul care urmează să fie omologat;

2.3.3.2. două rezervoare suplimentare cu accesoriile lor în cazul fiecărui tip de rezervor de combustibil omologat fără accesoriile sale, după caz.

3. OMOLOGARE

3.1. Omologare în temeiul părții I și/sau al părții II a(le) prezentului regulament

3.1.1. Se acordă omologarea tipului de vehicul dacă vehiculul prezentat pentru omologare în conformitate cu prezentul regulament respectă cerințele prevăzute în partea I și/sau în partea II de mai jos.

3.1.2. Fiecărui tip omologat i se atribuie un număr de omologare ale cărui prime două cifre reprezintă numărul celei mai recente serii de amendamente incluse în regulament la data emiterii omologării. Cu toate acestea, o parte contractantă poate să atribuie același număr de omologare mai multor tipuri de vehicule, astfel cum se definește la punctul 4.2 și/sau la punctul 7.2, dacă tipurile reprezintă variante ale aceluiași model de bază și cu condiția ca fiecare tip să fie supus încercărilor separat și să se considere, în urma încercărilor, că respectă cerințele prezentului regulament.

3.1.3. Notificarea omologării sau a refuzului omologării unui tip de vehicul în conformitate cu prezentul regulament se comunică părților la acord care aplică prezentul regulament, prin intermediul unui formular conform cu modelul din apendicele 1 la anexa 1 la prezentul regulament și al unor desene care includ specificațiile menționate la punctele 2.1.2.2, 2.1.2.3 și 2.1.2.4 de mai sus (furnizate de solicitant în vederea omologării), într-un format maxim A4 (210 × 297 mm) sau împăturit la acest format și la o scară corespunzătoare.

3.1.4. Pe fiecare vehicul conform cu un tip de vehicul omologat în conformitate cu prezentul regulament se aplică, în mod vizibil și într-un loc ușor accesibil specificat în formularul de omologare, o marcă de omologare internațională care constă în:

3.1.4.1. un cerc în interiorul căruia se află litera „E”, urmată de numărul de identificare al țării care a acordat omologarea ([1]);

3.1.4.2. numărul prezentului regulament, urmat de „RI”, în cazul în care vehiculul este omologat în conformitate cu partea I a regulamentului, sau de „RII-1”, în cazul în care vehiculul este omologat în conformitate cu partea I sau IV și cu partea II-1 a regulamentului, sau de „RII-2”, în cazul în care vehiculul este omologat în conformitate cu partea I sau IV și cu partea II-2 a regulamentului, o liniuță și numărul de omologare în dreapta cercului prevăzut la punctul 3.1.4.1.

3.1.5. În cazul în care vehiculul este conform cu un tip de vehicul omologat, în temeiul unuia sau a mai multor regulamente anexate la acord, în țara care a acordat omologarea în temeiul prezentului regulament, simbolul prevăzut la punctul 3.1.4.1 nu trebuie repetat; într-o astfel de situație, numerele, numerele de omologare și simbolurile suplimentare din toate regulamentele în temeiul cărora s-a acordat omologarea în țara care a acordat omologarea în conformitate cu prezentul regulament sunt plasate în coloane verticale la dreapta simbolului prevăzut la punctul 3.1.4.1.

3.1.6. Marca de omologare trebuie să fie perfect lizibilă și să nu poată fi ștearsă.

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

3.1.7. Marca de omologare se plasează pe plăcuța cu datele vehiculului aplicată de producător sau în apropierea acesteia.

3.1.8. În anexa 2 la prezentul regulament sunt prezentate exemple de dispunere a mărcii de omologare.

3.2. Omologare în temeiul părții III a prezentului regulament

3.2.1. Se acordă omologarea tipului de rezervor dacă rezervorul prezentat pentru omologare în conformitate cu prezentul regulament respectă cerințele prevăzute în partea III de mai jos.

3.2.2. Fiecărui tip omologat i se atribuie un număr de omologare ale cărui prime două cifre reprezintă numărul celei mai recente serii de amendamente incluse în regulament la data emiterii omologării.

3.2.3. Notificarea omologării sau refuzului omologării unui tip de rezervor în temeiul prezentului regulament trebuie să fie comunicată părților la acord care aplică prezentul regulament, prin intermediul unei fișe conforme cu modelul din apendicele 2 la anexa 1 la prezentul regulament și al desenelor cu specificațiile menționate la punctele 2.2.2.1 și 2.2.2.2 de mai sus (furnizate de solicitant în vederea omologării), într-un format maxim A4 (210 × 297 mm) sau împăturite la acest format și la o scară corespunzătoare.

3.2.4. Pe fiecare rezervor conform cu un tip de rezervor omologat în temeiul prezentului regulament trebuie aplicată, într-un mod vizibil și într-un loc ușor accesibil precizat în formularul de omologare, o marcă de omologare internațională compusă din:

3.2.4.1. un cerc în interiorul căruia se află litera „E”, urmată de numărul distinctiv al țării care a acordat omologarea ([1]);

3.2.4.2. numărul prezentului regulament urmat de „RIII”, de mențiunea „U” dacă rezervorul este omologat pentru uz universal sau de „S” dacă rezervorul este omologat pentru utilizarea într-un vehicul specific, de mențiunea „+A” dacă rezervorul este omologat împreună cu accesoriile sale sau de „#A” dacă rezervorul este omologat fără accesoriile sale, o liniuță și numărul de omologare plasate la dreapta cercului menționat la punctul 3.2.4.1.

3.2.5. Atunci când rezervorul este instalat pe vehicul, marca de omologare trebuie să fie lizibilă și să nu poată fi ștearsă.

3.2.6. În anexa 2 la prezentul regulament sunt prezentate exemple de dispunere a mărcii de omologare.

3.3. Omologare în temeiul părții IV a prezentului regulament

3.3.1. Se acordă omologarea tipului de vehicul dacă vehiculul prezentat pentru omologare în conformitate cu prezentul regulament respectă cerințele prevăzute în partea IV de mai jos.

3.3.2. Fiecărui tip omologat i se atribuie un număr de omologare ale cărui prime două cifre reprezintă numărul celei mai recente serii de amendamente incluse în regulament la data emiterii omologării. Cu toate acestea, o parte contractantă poate să atribuie același număr de omologare mai multor tipuri de vehicule, astfel cum sunt definite la punctul 12.2, dacă tipurile reprezintă variante ale aceluiași model de bază și cu condiția ca fiecare tip să fie supus încercărilor separat și să se considere, în baza rezultatelor încercărilor, că acesta respectă cerințele prezentului regulament.

3.3.3. Notificarea omologării sau a refuzului omologării unui tip de vehicul în conformitate cu prezentul regulament trebuie comunicată părților la acord care aplică prezentul regulament prin intermediul unei fișe conforme cu modelul din apendicele 1 la anexa 1 la prezentul regulament și al unor desene care includ specificațiile menționate la punctele 2.3.2.1, 2.3.2.2 și 2.3.2.3 de mai sus (furnizate de solicitant în vederea omologării), într-un format maxim A4 (210 × 297 mm) sau împăturit la acest format și la o scară corespunzătoare.

3.3.4. Pe fiecare vehicul conform cu un tip de vehicul omologat în conformitate cu prezentul regulament se aplică, în mod vizibil și într-un loc ușor accesibil specificat în formularul de omologare, o marcă de omologare internațională care constă în:

3.3.4.1. un cerc în interiorul căruia se află litera „E”, urmată de numărul distinctiv al țării care a acordat omologarea ([1]);

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

3.3.4.2. numărul prezentului regulament, urmat de „RIV”, o liniuță și numărul de omologare în dreapta cercului prevăzut la punctul 3.3.4.1.

3.3.5. În cazul în care vehiculul este conform cu un tip de vehicul omologat, în temeiul unuia sau a mai multor regulamente anexate la acord, în țara care a acordat omologarea în temeiul prezentului regulament, simbolul prevăzut la punctul 3.3.4.1 nu trebuie repetat; într-o astfel de situație, numerele, numerele de omologare și simbolurile suplimentare din toate regulamentele în temeiul cărora s-a acordat omologarea în țara care a acordat omologarea în conformitate cu prezentul regulament sunt plasate în coloane verticale la dreapta simbolului prevăzut la punctul 3.3.4.1.

3.3.6. Marca de omologare trebuie să fie perfect lizibilă și să nu poată fi ștearsă.

3.3.7. Marca de omologare se plasează pe plăcuța cu datele vehiculului aplicată de producător sau în apropierea acesteia.

3.3.8. În anexa 2 la prezentul regulament sunt prezentate exemple de dispunere a mărcii de omologare.

PARTEA I OMOLOGAREA VEHICULELOR ÎN CEEA CE PRIVEȘTE REZERVOARELE DE COMBUSTIBIL

4. DEFINIȚII

În sensul prezentei părți a regulamentului:

4.1. „Omologarea unui vehicul” înseamnă omologarea unui tip de vehicul în ceea ce privește rezervoarele de combustibil lichid.

4.2. „Tip de vehicul” înseamnă vehicule care nu prezintă între ele diferențe esențiale cu privire la:

4.2.1. desemnarea de către producător a tipului;

4.2.2. la vehiculele din categoria M_1 [1], poziția rezervorului (rezervoarelor) în vehicul, în măsura în care aceasta are un efect negativ asupra cerințelor prevăzute la punctul 5.10.

4.3. „Habitaclu” înseamnă spațiul destinat ocupanților, delimitat de plafon, podea, pereții laterali, portiere, ferestre și peretele despărțitor frontal și de planul peretelui despărțitor din spate sau de planul de sprijin al spătarului scaunului din spate.

4.4. „Rezervor” înseamnă rezervorul (rezervoarele) proiectat(e) să conțină combustibil lichid, astfel cum este definit la punctul 4.6, folosit în primul rând pentru propulsia vehiculului excluzând accesoriile acestuia [conducta de umplere (dacă este un element separat), capacul de umplere, bușonul, indicatorul de nivel, legăturile la motor] sau pentru a compensa suprapresiunea internă etc.

4.5. „Capacitatea rezervorului de combustibil” înseamnă capacitatea rezervorului de combustibil specificată de producător.

4.6. „Combustibil lichid” înseamnă un combustibil care este lichid în condiții normale de temperatură și presiune.

5. CERINȚE PRIVIND REZERVOARELE DE COMBUSTIBIL LICHID

5.1. Rezervoarele sunt construite astfel încât să fie rezistente la coroziune.

5.2. Dacă sunt echipate cu toate accesoriile atașate în mod normal, rezervoarele trebuie să îndeplinească cerințele pentru încercările de scurgere efectuate conform punctului 6.1 la o presiune internă egală cu dublul suprapresiunii de lucru, dar în niciun caz mai mică decât o suprapresiune de 30 kPa (0,3 bar).

Se consideră că rezervoarele fabricate din material plastic îndeplinesc această cerință dacă satisfac cerințele încercării descrise la punctul 2 din anexa 5.

5.3. Orice suprapresiune sau orice presiune care depășește presiunea de lucru este compensată automat prin dispozitive adecvate (guri de aerisire, supape de siguranță etc.).

[1] În conformitate cu Rezoluția consolidată privind construcția vehiculelor (R.E.3), document ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.3, punctul 2 – www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

5.4. Gurile de aerisire sunt proiectate astfel încât să se evite orice risc de incendiu. În special, orice combustibil care poate să se scurgă când rezervorul (rezervoarele) este (sunt) umplut(e) nu trebuie să poată cădea pe sistemul de evacuare. Combustibilul trebuie canalizat spre pământ.

5.5. Rezervorul (rezervoarele) nu trebuie să fie situate în habitaclu sau în alt compartiment integrat acestuia și nici să formeze o suprafață cu acesta (podea, pereți, pereți etanși).

5.6. Pentru a separa compartimentul ocupantului de rezervor (rezervoare), trebuie prevăzut un perete despărțitor. Peretele despărțitor poate conține deschideri (de exemplu, pentru a permite trecerea cablurilor), dacă acestea sunt aranjate astfel încât combustibilul să nu poată curge liber din rezervor (rezervoare) în habitaclu sau în alt compartiment integrat acestuia în condiții normale de utilizare.

5.7. Fiecare rezervor trebuie bine fixat și amplasat astfel încât să se garanteze că orice cantitate de combustibil care se scurge din rezervor sau din accesoriile acestuia va curge pe sol, nu în habitaclu, în condiții normale de utilizare.

5.8. Gaura de umplere nu trebuie situată în compartimentul ocupantului, în compartimentul de bagaje sau în compartimentul motorului.

5.9. Pe perioada previzibilă a funcționării vehiculului, nu trebuie să existe scurgeri ale combustibilului prin bușonul rezervorului sau prin dispozitivele pentru compensarea suprapresiunii. În cazul răsturnării vehiculului, poate fi tolerată o picurare, dacă nu depășește 30 g/min; această cerință trebuie verificată în timpul încercării prevăzute la punctul 6.2.

5.9.1. Capacul rezervorului trebuie fixat la conducta de umplere.

5.9.1.1. Cerințele prevăzute la punctul 5.9.1 se consideră a fi îndeplinite dacă se prevăd măsurile necesare pentru a evita emisiile prin evaporare excesive și scurgerea combustibilului determinate de absența capacului de la rezervor.

Acest obiectiv poate fi atins prin:

5.9.1.1.1. utilizarea unui capac de rezervor cu deschidere și închidere automată, inamovibil;

5.9.1.1.2. caracteristici de proiectare care să evite emisiile prin evaporare excesive și scurgerea combustibilului în absența capacului de la rezervor;

5.9.1.1.3. orice alte măsură cu efect similar. Exemplele pot include următoarele soluții, dar nu se limitează la acestea: capacul atașat, capacul echipat cu lanț sau un capac care este deschis și închis cu cheia de contact. În acest din urmă caz, cheia nu trebuie să poată fi scoasă din capacul de rezervor decât în poziția închis a acestuia. Totuși, utilizarea capacelor atașate sau a capacelor echipate cu lanț nu este suficientă pentru alte vehicule decât cele din categoriile M_1 și N_1.

5.9.2. Garnitura dintre bușon și conducta de umplere trebuie să rămână fixă. Când este închis, bușonul trebuie să fie bine fixat la garnitură și la conducta de umplere.

5.10. Rezervoarele trebuie instalate astfel încât să fie protejate de efectele unei coliziuni frontale sau posterioare a vehiculului; nu trebuie să existe piese proeminente, muchii ascuțite etc. lângă rezervor.

5.11. Rezervorul de combustibil și părțile sale accesorii trebuie să fie proiectate și instalate pe vehicul astfel încât orice risc de aprindere cauzat de electricitatea statică să fie evitat.

Dacă este necesar, trebuie prevăzută (prevăzute) o măsură (măsuri) de disipare a sarcinii electrice. Cu toate acestea, nu este obligatoriu un sistem pentru disiparea sarcinii în cazul rezervoarelor de combustibil care conțin un combustibil cu un punct de aprindere de cel puțin 55 °C, astfel cum este menționat la punctul 5.1 al fișei de comunicare din apendicele 2 la anexa 1. Determinarea punctului de aprindere trebuie să fie în conformitate cu ISO 2719:2002.

Producătorul trebuie să demonstreze serviciului tehnic măsurile care garantează îndeplinirea acestor cerințe.

5.12. Rezervorul (rezervoarele) de combustibil trebuie să fie fabricat(e) din materiale metalice rezistente la foc. Acesta (acestea) poate (pot) fi fabricat(e) dintr-un material plastic doar dacă îndeplinește (îndeplinesc) cerințele din anexa 5.

6. ÎNCERCAREA REZERVOARELOR DE COMBUSTIBIL LICHID

6.1. Încercarea hidraulică

Rezervorul trebuie să fie supus unei încercări hidraulice de presiune internă care trebuie efectuată pe o unitate separată, echipată cu toate accesoriile. Rezervorul se umple complet cu un lichid neinflamabil (de exemplu, apă). După ce se întrerupe orice comunicare cu exteriorul, presiunea trebuie crescută treptat, prin conducta de legătură prin care motorul este alimentat cu combustibil, la o presiune internă relativă egală cu dublul presiunii de lucru folosite, dar în niciun caz inferioară unei suprapresiuni de 30 kPa (0,3 bar), care trebuie menținută timp de un minut. În acest timp, membrana rezervorului nu trebuie să crape sau să prezinte scurgeri; cu toate acestea, ea poate fi deformată permanent.

6.2. Încercarea la răsturnare

6.2.1. Rezervorul și toate accesoriile sale trebuie montate pe o instalație fixă de încercare într-un mod care să corespundă instalării pe vehiculul căruia îi este destinat rezervorul: această instrucțiune se aplică și sistemelor de compensare a suprapresiunii interne.

6.2.2. Instalația fixă de încercare trebuie să se poată roti în jurul unei axe paralele cu axa longitudinală a vehiculului.

6.2.3. Încercarea trebuie efectuată cu un rezervor umplut la 90 % din capacitate, apoi la 30 % din capacitate cu un lichid neinflamabil având o densitate și o viscozitate apropiate de cele ale combustibilului utilizat în mod normal (se poate accepta și apa).

6.2.4. Rezervorul trebuie rotit cu 90° spre dreapta, din poziția instalată. Rezervorul trebuie să fie menținut în această poziție cel puțin cinci minute. Apoi, rezervorul trebuie rotit cu încă 90° în același sens. Rezervorul trebuie să fie menținut în această poziție complet răsturnat, cel puțin încă cinci minute. Rezervorul trebuie rotit înapoi în poziția sa normală. Lichidul de încercare care nu a curs înapoi din sistemul de aerisire în rezervor trebuie scurs și reumplut, dacă este cazul. Rezervorul trebuie rotit cu 90° în direcția opusă și trebuie să fie menținut în această poziție cel puțin cinci minute.

Rezervorul trebuie rotit cu încă 90° în același sens. Această poziție complet inversată trebuie menținută cel puțin cinci minute. Ulterior, rezervorul trebuie rotit înapoi în poziția sa normală.

Rata rotației, pentru fiecare rotație succesivă de 90°, trebuie să fie cuprinsă între 1 minut și 3 minute.

PARTEA II-1 OMOLOGAREA VEHICULELOR ÎN CEEA CE PRIVEȘTE PREVENIREA RISCULUI DE INCENDIU ÎN CAZ DE COLIZIUNE

7. DEFINIȚII

În sensul prezentei părți a regulamentului:

7.1. „Omologarea unui vehicul” înseamnă omologarea unui tip de vehicul în ceea ce privește prevenirea riscului de incendiu.

7.2. „Tip de vehicul” înseamnă vehicule care nu prezintă între ele diferențe esențiale cu privire la:

7.2.1. structura, forma, dimensiunile și materialele (metal/plastic) rezervorului (rezervoarelor);

7.2.2. la vehiculele din categoria M_1 [1], poziția rezervorului (rezervoarelor) în vehicul, în măsura în care aceasta are un efect negativ asupra cerințelor prevăzute la punctul 5.10;

7.2.3. caracteristicile și amplasamentul sistemului de alimentare cu combustibil (pompa, filtrele etc.); și

[1] În conformitate cu Rezoluția consolidată privind construcția vehiculelor (R.E.3), document ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.3, punctul 2 – www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

7.2.4. caracteristicile și amplasamentul instalației electrice, în măsura în care acestea au un impact asupra rezultatelor încercărilor la coliziune prescrise în prezentul regulament.

7.3. „Plan transversal” înseamnă planul vertical transversal perpendicular pe planul longitudinal median al vehiculului.

7.4. „Masa fără încărcătură” înseamnă masa vehiculului în stare de funcționare fără niciun ocupant și neîncărcat, dar cuprinzând combustibilul, lichidul de răcire, lubrifianții, uneltele și o roată de rezervă (dacă sunt furnizate la vânzare de către producător).

8. CERINȚE PENTRU INSTALAREA REZERVOARELOR DE COMBUSTIBIL LICHID

8.1. Instalația de alimentare

8.1.1. Vehiculele trebuie omologate în conformitate cu partea I sau cu partea IV a prezentului regulament.

8.1.2. Componentele instalației de alimentare trebuie să fie protejate în mod adecvat, cu ajutorul unor părți ale cadrului sau ale caroseriei, împotriva contactului cu posibile obstacole de la sol. Acest tip de protecție nu este necesar în cazul în care componentele de sub vehicul se află la o distanță mai mare față de sol decât partea cadrului sau a caroseriei din fața acestora.

8.1.3. Conductele și alte părți ale instalației de alimentare trebuie amplasate pe vehicul în locuri protejate cât mai mult posibil. Mișcările de răsucire și de îndoire și vibrațiile structurii vehiculului sau ale unității propulsoare nu trebuie să supună componentele instalației de alimentare frecării, comprimării sau oricărui alt tip de stres anormal.

8.1.4. Legăturile conductelor pliabile sau flexibile cu părți rigide ale componentelor instalației de alimentare sunt proiectate și construite în așa fel încât să rămână etanșe în diferitele condiții de utilizare a vehiculului, în pofida mișcărilor de răsucire și îndoire și în pofida vibrațiilor structurii vehiculului sau ale unității propulsoare.

8.1.5. În cazul în care orificiul de umplere este situat lateral pe vehicul, capacul pentru rezervor, în poziția închis, nu trebuie să se proiecteze dincolo de suprafețele adiacente ale caroseriei.

8.2. Instalația electrică

8.2.1. Cablurile electrice, altele decât cablurile amplasate în componente concave, trebuie fixate pe structura vehiculului sau pe pereți ori pe pereții despărțitori pe lângă care trec. Punctele pe unde trec prin pereți sau prin pereții despărțitori trebuie să fie protejate în mod satisfăcător pentru a preveni tăierea izolației.

8.2.2. Instalația electrică trebuie proiectată, construită și fixată astfel încât componentele sale să poată rezista fenomenelor de coroziune la care sunt expuse.

9. ÎNCERCĂRI EFECTUATE ASUPRA VEHICULULUI

În timpul încercării de impact frontal cu o barieră, efectuate în conformitate cu procedura menționată în anexa 3 la prezentul regulament, în timpul încercării de impact lateral efectuate în conformitate cu procedura descrisă în anexa 4 la Regulamentul nr. 95, seria 01 de amendamente și în timpul încercării de impact posterior efectuată în conformitate cu procedura menționată în anexa 4:

9.1. nu trebuie să existe decât o scurgere de lichid nesemnificativă în instalația de alimentare în urma coliziunii;

9.2. în cazul în care are loc o scurgere continuă de lichid în instalația de alimentare după coliziune, rata de scurgere nu trebuie să depășească 30 g/min; dacă lichidul din instalația de alimentare se amestecă cu lichide din celelalte sisteme și dacă lichidele nu pot fi separate ușor și identificate, scurgerea continuă trebuie evaluată în funcție de toate lichidele colectate;

9.3. nu trebuie să aibă loc niciun incendiu întreținut de combustibil.

9.4. În timpul și după impacturile descrise la punctul 9 de mai sus, bateria trebuie menținută în poziție de dispozitivul său de fixare.

9.5. La cererea producătorului, încercarea la coliziune frontală prevăzută în anexa 3 la prezentul regulament poate fi înlocuită cu procedura de încercare descrisă în anexa 3 la Regulamentul nr. 94, seria 01 de amendamente.

PARTEA II-2 OMOLOGAREA VEHICULULUI ÎN CEEA CE PRIVEȘTE PREVENIREA RISCULUI DE INCENDIU ÎN CAZ DE COLIZIUNE POSTERIOARĂ

9.6. Definiții și cerințe de încercare

9.6.1. Se aplică punctele 7-8.2.2 din partea II-1.

9.6.2. Încercarea vehiculului trebuie efectuată în conformitate cu procedurile descrise în anexa 4 la prezentul regulament.

9.6.3. După încercarea la coliziune, trebuie să fie îndeplinite cerințele de performanță de la punctele 9.1- 9.4 din partea II-1.

PARTEA III OMOLOGAREA REZERVOARELOR DE COMBUSTIBIL LICHID CA UNITĂȚI TEHNICE SEPARATE

10. DEFINIȚII

În sensul prezentei părți a regulamentului:

10.1. „Rezervor" înseamnă rezervorul (rezervoarele) proiectat(e) să conțină combustibilul lichid, astfel cum este definit la punctul 10.3, folosit în primul rând pentru propulsia vehiculului; rezervorul poate fi omologat cu sau fără accesoriile sale (conducta de umplere, dacă este un element separat, capacul de umplere, bușonul, indicatorul de nivel, legăturile de compensare a suprapresiunii interne etc.).

10.2. „Capacitatea rezervorului de combustibil" înseamnă capacitatea rezervorului de combustibil specificată de producătorul acestuia.

10.3. „Combustibil lichid" înseamnă un combustibil care este lichid în condiții normale de temperatură și presiune.

10.4. „Omologarea unui rezervor" înseamnă omologarea unui tip de rezervor de combustibil lichid.

10.5. „Tip de rezervor" înseamnă rezervoare care nu prezintă între ele diferențe esențiale cu privire la:

10.5.1. structura, forma, dimensiunile și materialele (metal/plastic) rezervorului (rezervoarelor);

10.5.2. utilizarea preconizată a rezervorului: utilizare universală sau utilizare pe un vehicul specific;

10.5.3. prezența sau absența accesoriilor.

11. CERINȚE PRIVIND REZERVOARELE DE COMBUSTIBIL LICHID

11.1. Atunci când rezervoarele sunt echipate cu accesoriile atașate în mod normal, trebuie respectate cerințele prevăzute la punctele 5.1, 5.2, 5.3, 5.9, 5.12, 6.1 și 6.2 de mai sus.

11.2. În cazul în care rezervoarele urmează să fie omologate fără accesoriile lor, documentația producătorului trebuie să identifice în mod clar accesoriile utilizate în timpul încercării.

PARTEA IV OMOLOGAREA VEHICULELOR ÎN CEEA CE PRIVEȘTE INSTALAREA REZERVORULUI (REZERVOARELOR) DE COMBUSTIBIL OMOLOGAT(E)

12. DEFINIȚII

În sensul prezentei părți a regulamentului:

12.1. „Omologarea unui vehicul" înseamnă omologarea unui tip de vehicul în ceea ce privește instalarea unui (unor) rezervor (rezervoare) de combustibil lichid omologat(e) în conformitate cu partea III a prezentului regulament.

12.2. „Tip de vehicul" înseamnă vehicule care nu prezintă între ele diferențe esențiale cu privire la:

12.2.1. desemnarea de către producător a tipului;

12.2.2. la vehiculele din categoria M_1 ([1]), poziția rezervorului (rezervoarelor) în vehicul în măsura în care aceasta are un efect negativ asupra cerințelor prevăzute la punctul 5.10.

13. CERINȚE PENTRU INSTALAREA REZERVOARELOR DE COMBUSTIBIL LICHID

13.1. Trebuie respectate cerințele prevăzute la punctele 5.4, 5.5, 5.6, 5.7, 5.8, 5.10 și 5.11 de mai sus.

13.2. În cazul în care rezervoarele sunt omologate fără accesoriile lor, acele accesorii care au fost utilizate în timpul încercărilor și care au fost identificate în documentația producătorului în conformitate cu punctul 11.2 de mai sus trebuie să fie incluse în omologare, la cererea producătorului, în temeiul părții IV a prezentului regulament. Accesoriile suplimentare trebuie incluse numai dacă serviciul tehnic confirmă faptul că vehiculul respectă cerințele prevăzute în părțile III și IV ale prezentului regulament.

14. MODIFICĂRI ALE TIPULUI DE VEHICUL SAU DE REZERVOR

14.1. Orice modificare a tipului de vehicul sau de rezervor trebuie comunicată autorității de omologare de tip care a omologat tipul de vehicul. În acest caz, autoritatea poate:

14.1.1. fie să considere că modificările aduse nu sunt susceptibile să aibă efecte negative importante și că, în orice caz, vehiculul rămâne conform cu cerințele prevăzute, fie

14.1.2. să solicite un raport de încercare suplimentar serviciului tehnic responsabil cu efectuarea încercărilor.

14.2. Fără a aduce atingere dispozițiilor de la punctul 14.1 de mai sus, o variantă a vehiculului supus încercării în conformitate cu partea II a prezentului regulament, a cărui masă fără încărcătură nu diferă cu mai mult de ± 20 % de cea a vehiculului supus încercării de omologare, nu trebuie considerată o modificare a tipului de vehicul.

14.3. Notificarea confirmării omologării sau refuzului omologării, cu specificarea modificărilor, trebuie comunicată prin procedura menționată la punctele 3.1.3, 3.2.3 sau 3.3.3 de mai sus părților contractante la acordul care aplică prezentul regulament.

15. CONFORMITATEA PRODUCȚIEI

Procedurile privind conformitatea producției trebuie să fie conforme cu cele stabilite în acord, apendicele 2 (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), cu respectarea următoarelor cerințe:

15.1. Fiecare vehicul sau rezervor care poartă o marcă de omologare în conformitate cu prezentul regulament se conformează tipului de vehicul omologat și îndeplinește cerințele prevăzute în părțile respective de mai sus.

15.2. Pentru a verifica conformitatea specificată la punctul 15.1 de mai sus, sunt supuse unor controale aleatorii un număr suficient de vehicule sau rezervoare produse în serie care poartă marca de omologare prevăzută de prezentul regulament.

15.3. Ca regulă generală, conformitatea vehiculului sau a rezervorului cu tipul omologat trebuie să fie verificată pe baza descrierii furnizate în cererea de omologare și în anexele la aceasta. Cu toate acestea, dacă este necesar, vehiculul sau rezervorul trebuie să facă obiectul verificărilor menționate la punctul 6 de mai sus.

16. SANCȚIUNI ÎN CAZUL NERESPECTĂRII CONFORMITĂȚII PRODUCȚIEI

16.1. Omologarea acordată pentru un tip de vehicul sau rezervor, în temeiul prezentului regulament, poate fi retrasă în cazul în care nu se respectă cerința prevăzută la punctul 15.1 de mai sus sau în cazul în care vehiculul nu a îndeplinit condițiile corespunzătoare la încercările prescrise la punctul 9 de mai sus.

16.2. În cazul în care o parte la acord care aplică prezentul regulament retrage o omologare pe care o acordase anterior, partea respectivă este obligată să anunțe de îndată celelalte părți la acord care aplică prezentul regulament, prin intermediul unei copii a fișei de comunicare conforme cu modelul din anexele 1 și 2 la prezentul regulament.

([1]) În conformitate cu Rezoluția consolidată privind construcția vehiculelor (R.E.3), document ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.3, punctul 2 – www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

17. DISPOZIȚII TRANZITORII

17.1. Începând cu data oficială a intrării în vigoare a seriei 02 de amendamente, nicio parte contractantă care aplică prezentul regulament nu trebuie să refuze acordarea unei omologări CEE în temeiul prezentului regulament astfel cum a fost modificat prin seria 02 de amendamente.

17.2. După 12 luni de la data intrării în vigoare a seriei 02 de amendamente, părțile contractante care aplică prezentul regulament acordă omologări CEE dacă tipul de vehicul care urmează să fie omologat îndeplinește cerințele prezentului regulament, astfel cum a fost modificat prin seria 02 de amendamente.

17.3. Până la expirarea perioadei de 12 luni de la data intrării în vigoare a seriei 02 de amendamente la prezentul regulament, niciuna dintre părțile contractante care aplică prezentul regulament nu trebuie să refuze acordarea unei omologări naționale unui tip de vehicul omologat în temeiul seriilor precedente de amendamente la prezentul regulament.

17.4. După 24 de luni de la intrarea în vigoare a seriei 02 de amendamente la prezentul regulament, părțile contractante care aplică prezentul regulament pot refuza prima înmatriculare națională (prima punere în funcțiune) a unui vehicul care nu îndeplinește cerințele seriei 02 de amendamente la prezentul regulament.

17.5. De la data oficială a intrării în vigoare a suplimentului 3 la seria 02 de amendamente, nicio parte contractantă care aplică prezentul regulament nu refuză acordarea omologării CEE în temeiul prezentului regulament, astfel cum a fost modificat prin suplimentul 3 la seria 02 de amendamente.

17.6. Chiar și după intrarea în vigoare a suplimentului 3 la seria 02 de amendamente la prezentul regulament, omologările vehiculelor în temeiul suplimentelor anterioare la seria 02 de amendamente rămân valabile, iar părțile contractante care aplică prezentul regulament continuă să acorde extinderi ale acestor omologări și continuă să le accepte.

17.7. Începând cu data oficială a intrării în vigoare a seriei 03 de amendamente, nicio parte contractantă care aplică prezentul regulament nu trebuie să refuze să acorde sau să refuze să accepte omologările de tip în temeiul prezentului regulament, astfel cum a fost modificat prin seria 03 de amendamente.

17.8. Începând cu 1 septembrie 2018, părțile contractante care aplică prezentul regulament trebuie să acorde omologări CEE numai dacă tipul de vehicul care urmează a fi omologat îndeplinește cerințele prezentului regulament astfel cum a fost modificat prin seria 03 de amendamente.

17.9. Părțile contractante care pun în aplicare prezentul regulament nu trebuie să refuze acordarea de extinderi ale omologărilor de tip pentru tipurile existente care au fost acordate în conformitate cu seriile anterioare de amendamente aduse prezentului regulament.

17.10. Chiar și după data intrării în vigoare a seriei 03 de amendamente la prezentul regulament, părțile contractante care aplică prezentul regulament continuă să accepte omologările de tip în temeiul seriei precedente de amendamente la regulament care nu sunt afectate de seria 03 de amendamente.

17.11. Sub rezerva dispozițiilor tranzitorii de mai sus, părțile contractante pentru care prezentul regulament intră în vigoare după data intrării în vigoare a celei mai recente serii de amendamente nu sunt obligate să accepte omologări care au fost acordate în conformitate cu oricare dintre seriile precedente de amendamente aduse prezentului regulament.

18. DENUMIRILE ȘI ADRESELE SERVICIILOR TEHNICE CARE EFECTUEAZĂ ÎNCERCĂRILE DE OMOLOGARE, PRECUM ȘI ALE AUTORITĂȚILOR RESPONSABILE CU OMOLOGAREA DE TIP

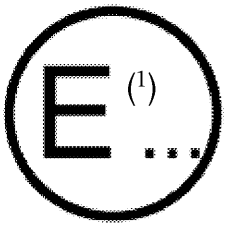
Părțile la acord care aplică prezentul regulament comunică Secretariatului Organizației Națiunilor Unite denumirile și adresele serviciilor tehnice care efectuează încercări de omologare, precum și ale autorităților de omologare de tip care acordă omologarea și către care trebuie trimise formularele de omologare sau de refuz ori de retragere a omologării, emise în alte țări.

ANEXA 1

Apendicele 1

COMUNICARE

[Format maxim: A4 (210 × 297 mm)]



emisă de: Denumirea administrației

.....

.....

.....

cu privire la (2) Acordarea omologării

Extinderea omologării

Refuzul omologării

Retragerea omologării

Încetarea definitivă a producției

unui tip de vehicul în ceea ce privește (2): Rezervorul pentru combustibil lichid

Prevenirea riscului de incendiu în caz de coliziune frontală/laterală/posterioară (2)

în conformitate cu Regulamentul nr. 34.

Omologarea nr.: ..... Extinderea nr.: .....

1. Denumirea comercială sau marca autovehiculului: .....
2. Tipul vehiculului: .....
3. Denumirea și adresa producătorului: .....
4. Dacă este cazul, denumirea și adresa reprezentantului producătorului: .....
5. Tipul de motor: cu aprindere prin scânteie/diesel (2)
6. Amplasamentul motorului: frontal/posterior/central (2)
7. Descriere succintă a rezervorului de combustibil și a combustibilului sau numărul (numerele) de omologare al(e) rezervorului de combustibil omologat (2) .....

7.1. Caracteristicile și amplasamentul rezervorului de combustibil: .....

7.2. În cazul rezervoarelor de combustibil fabricate din material plastic, a se menționa materialul și denumirea comercială sau marca: .....

7.3. Caracteristici ale instalației de alimentare (amplasare, legături etc.): .....

8. Descriere a instalației electrice (amplasament, fixare, protecție etc.): .....
9. Descrierea încercărilor de impact: .....

Frontal (Tip/Numărul de omologare sau al raportului): .....

Lateral (Tip/Numărul de omologare sau al raportului): .....

Posterior (Tip/Numărul de omologare sau al raportului): .....

10. Vehiculul prezentat pentru omologare la: .....
11. Serviciul tehnic responsabil pentru efectuarea încercărilor de omologare: .....
12. Data raportului întocmit de serviciul respectiv: .....
13. Numărul raportului emis de serviciul respectiv: .....

14. Omologare acordată/extinsă/refuzată/retrasă ([2])

15. Amplasarea mărcii de omologare pe vehicul: .....

16. Locul: .....

17. Data: .....

18. Semnătura: .....

19. Următoarele documente, purtând numărul de omologare de mai sus, sunt anexate la această comunicare: .....

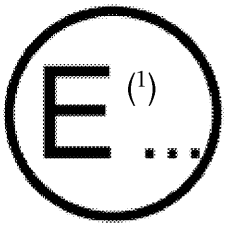
desene și diagrame de dispunere privind rezervorul de combustibil, instalația de alimentare, instalația electrică și alte componente importante în temeiul prezentului regulament.

([1]) Numărul distinctiv al țării care a acordat/prelungit/refuzat/retras/omologarea (a se vedea dispozițiile privind omologarea din regulament).
([2]) A se tăia mențiunile necorespunzătoare.

Apendicele 2

COMUNICARE

[Format maxim: A4 (210 × 297 mm)]



emisă de: Denumirea administrației

.....

.....

.....

cu privire la (2) Acordarea omologării

Extinderea omologării

Refuzul omologării

Retragerea omologării

Încetarea definitivă a producției

unui rezervor de combustibil în conformitate cu Regulamentul nr. 34.

Omologarea nr.: ..... Extinderea nr.: .....

1. Denumirea comercială sau marca rezervorului de combustibil: .....
2. Denumirea fabricantului pentru tipul de rezervor de combustibil: .....
3. Denumirea și adresa producătorului: .....
4. Dacă este cazul, denumirea și adresa reprezentantului producătorului: .....
5. Descriere succintă a rezervorului de combustibil și a combustibilului instalației de alimentare cu combustibil: .....

5.1. Descriere succintă a rezervorului de combustibil și a combustibilului: .....

5.2. În cazul rezervoarelor de combustibil fabricate din material plastic, a se menționa materialul și denumirea comercială sau marca: .....

6. Prezentat pentru omologare la: .....
7. Serviciul tehnic responsabil pentru efectuarea încercărilor de omologare: .....
8. Data raportului întocmit de serviciul respectiv: .....
9. Numărul raportului emis de serviciul respectiv: .....
10. Motivul (motivele) extinderii omologării (dacă este cazul): .....
11. Omologare acordată/extinsă/refuzată/retrasă (2)
12. Poziția mărcii de omologare pe rezervorul de combustibil: .....
13. Locul: .....
14. Data: .....
15. Semnătura: .....
16. Se anexează opisul dosarului de omologare depus la autoritatea responsabilă cu omologarea de tip, care poate fi obținut la cerere.

---

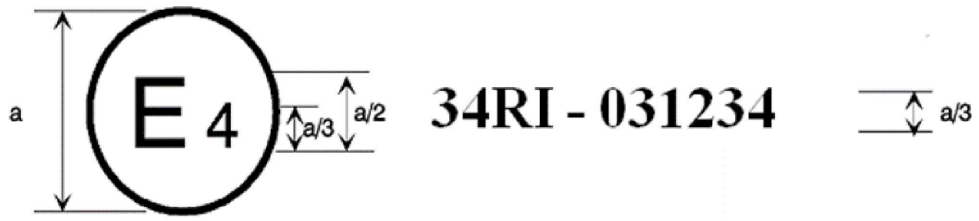
(1) Numărul distinctiv al țării care a acordat/prelungit/refuzat/retras/omologarea (a se vedea dispozițiile privind omologarea din regulament).
(2) A se tăia mențiunile necorespunzătoare.

ANEXA 2

EXEMPLE DE MĂRCI DE OMOLOGARE

MODELUL A

(A se vedea punctul 3.1.4 din prezentul regulament)

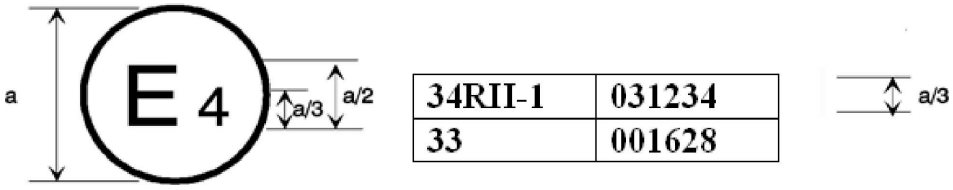


a = 8 mm minimum

Marca de omologare de mai sus, aplicată pe un vehicul, indică faptul că tipul respectiv a fost omologat în Țările de Jos (E4) în conformitate cu partea I a Regulamentului nr. 34, cu numărul de omologare 031234. Primele două cifre (03) ale numărului de omologare indică faptul că omologarea a fost acordată în conformitate cu cerințele Regulamentului nr. 34, astfel cum a fost modificat prin seria 03 de amendamente.

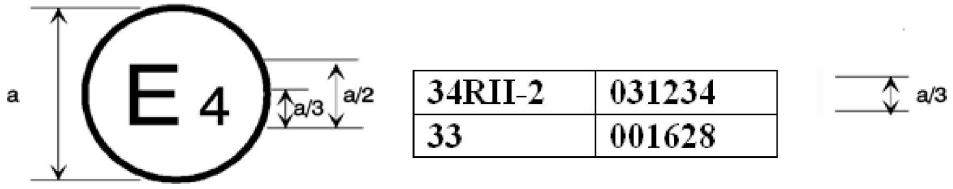
MODELUL B

(A se vedea punctul 3.1.5 din prezentul regulament)



a = 8 mm minimum

Marca de omologare de mai sus, aplicată pe un vehicul, indică faptul că tipul respectiv a fost omologat în Țările de Jos (E4) în conformitate cu părțile I sau IV și II-1 ale Regulamentului nr. 34 și în conformitate cu Regulamentul nr. 33 (*). Numerele de omologare indică faptul că, la data la care au fost acordate omologările respective, Regulamentul nr. 34 includea seria 03 de amendamente, iar Regulamentul nr. 33 era încă în forma lui originală.



a = 8 mm minimum

Marca de omologare de mai sus, aplicată pe un vehicul, indică faptul că tipul respectiv a fost omologat în Țările de Jos (E4) în conformitate cu părțile I sau IV și II-2 ale Regulamentului nr. 34 și în conformitate cu Regulamentul nr. 33 (*). Numerele de omologare indică faptul că, la data la care au fost acordate omologările respective, Regulamentul nr. 34 includea seria 03 de amendamente, iar Regulamentul nr. 33 era încă în forma lui originală.

(*) Cel de al doilea număr este dat doar cu titlu de exemplu.

MODELUL C

(A se vedea punctul 3.2.4 din prezentul regulament)



a = 8 mm minimum

Marca de omologare reprezentată mai sus, aplicată pe un rezervor de combustibil, indică faptul că tipul respectiv a fost omologat în Țările de Jos (E4) în conformitate cu partea III a Regulamentului nr. 34, pentru o utilizare universală, incluzând accesoriile sale, cu numărul de omologare 031234. Primele două cifre (03) ale numărului de omologare indică faptul că omologarea a fost acordată în conformitate cu cerințele Regulamentului nr. 34, astfel cum a fost modificat prin seria 03 de amendamente.

MODELUL D

(A se vedea punctul 3.3.4 din prezentul regulament)

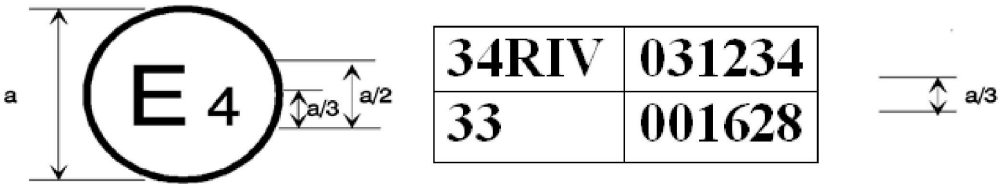


a = 8 mm minimum

Marca de omologare de mai sus, aplicată pe un vehicul, indică faptul că tipul respectiv a fost omologat în Țările de Jos (E4) în conformitate cu partea IV a Regulamentului nr. 34, cu numărul de omologare 031234. Primele două cifre (03) ale numărului de omologare indică faptul că omologarea a fost acordată în conformitate cu cerințele Regulamentului nr. 34, astfel cum a fost modificat prin seria 03 de amendamente.

MODELUL E

(A se vedea punctul 3.3.5 din prezentul regulament)



a = 8 mm minimum

Marca de omologare de mai sus, aplicată pe un vehicul, indică faptul că tipul respectiv a fost omologat în Țările de Jos (E4) în conformitate cu partea IV a Regulamentului nr. 34 și cu Regulamentul nr. 33 (*). Numerele de omologare indică faptul că, la data la care au fost acordate omologările respective, Regulamentul nr. 34 includea seria 03 de amendamente, iar Regulamentul nr. 33 era încă în forma lui originală.

(*) Cel de al doilea număr este dat doar cu titlu de exemplu.

ANEXA 3

ÎNCERCARE LA COLIZIUNEA FRONTALĂ CU O BARIERĂ

1. SCOPUL ȘI DOMENIUL DE APLICARE

Scopul acestei încercări este de a simula condițiile coliziunii frontale cu un obstacol fix sau cu un alt vehicul care vine din direcția opusă.

2. INSTALAȚII, PROCEDURI ȘI MIJLOACE DE MĂSURARE

2.1. Zona de încercare

Zona de încercare trebuie să fie suficient de mare pentru a putea adăposti pista de lansare, bariera și instalațiile tehnice necesare pentru încercare. La extremitate, la cel puțin 5 metri în fața barierei, pista trebuie să fie orizontală, plană și netedă.

2.2. Bariera

Bariera este constituită dintr-un bloc de beton armat având o lățime frontală minimă de 3 m și o înălțime minimă de 1,5 m. Bariera trebuie să fie suficient de groasă pentru a cântări cel puțin 70 de tone. Partea frontală trebuie să fie verticală, perpendiculară pe axa pistei de lansare și acoperită cu plăci din placaj cu o grosime de 2 cm aflate în stare bună. Bariera trebuie să fie fixată în sol sau fixată la nivelul solului, dacă este necesar, cu dispozitive de fixare suplimentare pentru a-i limita deplasarea. Se poate folosi și o barieră cu caracteristici diferite, dar care conduce la rezultate cel puțin la fel de concludente.

2.3. Propulsia vehiculului

În momentul coliziunii, vehiculul nu mai este supus acțiunii altor dispozitive de direcție sau de propulsare suplimentare. Vehiculul trebuie să ajungă la obstacol pe o traiectorie perpendiculară pe direcția peretelui de impact; nealinierea laterală maximă admisă între linia mediană verticală a părții frontale a vehiculului și linia mediană verticală a peretelui de coliziune este de ± 30 cm.

2.4. Starea vehiculului

2.4.1. Vehiculul supus încercării trebuie ori să fie prevăzut cu toate componentele și echipamentele obișnuite incluse în greutatea sa normală de funcționare fără încărcătură, ori să fie în măsură să îndeplinească această cerință în ceea ce privește componentele și echipamentele care au un impact asupra riscului de incendiu.

2.4.2. În cazul în care vehiculul este manevrat prin mijloace externe, instalația de alimentare trebuie să fie umplută cel puțin până la 90 % din capacitate, fie cu combustibil, fie cu un lichid neinflamabil, având o densitate și o viscozitate apropiate de cea a combustibililor utilizați în mod obișnuit. Toate celelalte sisteme (rezervoarele de lichid de frână, radiatorul etc.) pot fi goale.

2.4.3. Dacă vehiculul este propulsat de propriul său motor, rezervorul trebuie să fie plin în proporție de 90 %. Poate fi făcut plinul tuturor celorlalte rezervoare de combustibil lichid.

2.4.4. La cererea producătorului, serviciul tehnic responsabil cu efectuarea încercărilor poate permite ca același vehicul folosit pentru încercări prevăzute de alte regulamente (inclusiv încercări capabile să îi afecteze structura) să fie folosit și pentru încercările prevăzute de prezentul regulament.

2.5. Viteza la coliziune

Viteza la coliziune trebuie să fie cuprinsă între 48,3 km/h și 53,1 km/h. Cu toate acestea, dacă încercarea a fost efectuată la o viteză de coliziune mai mare și vehiculul a îndeplinit condițiile stabilite, încercarea este considerată satisfăcătoare.

2.6. Mijloace de măsurare

Instrumentul folosit pentru a înregistra viteza menționat la punctul 2.5 de mai sus trebuie să funcționeze cu o marjă de eroare de 1 %.

3. METODE DE ÎNCERCARE ECHIVALENTE

3.1. Se admit metode de încercare echivalente, cu condiția ca cerințele menționate în prezentul regulament să fie respectate fie integral prin intermediul încercării alternative, fie prin calcule pe baza rezultatelor încercării alternative.

3.2. Dacă se utilizează o altă metodă decât cea descrisă la punctul 2 de mai sus, trebuie demonstrată echivalența acesteia.

ANEXA 4

PROCEDURA PENTRU ÎNCERCAREA LA COLIZIUNEA POSTERIOARĂ

1. SCOPUL ȘI DOMENIUL DE APLICARE

1.1. Scopul încercării este de a simula condițiile unei coliziuni posterioare cauzate de un alt vehicul aflat în mișcare.

2. INSTALAȚII, PROCEDURI ȘI MIJLOACE DE MĂSURARE

2.1. Zona de încercare

Zona de încercare trebuie să fie de dimensiuni suficiente pentru a permite instalarea sistemului de propulsie a elementului de impact și pentru a permite, după coliziune, deplasarea vehiculului lovit și instalarea echipamentelor de încercare. Perimetrul în care are loc impactul vehiculului și deplasarea trebuie să fie orizontal, plan și neted, reprezentativ pentru o suprafață carosabilă normală, uscată și regulată.

2.2. Elementul de impact

2.2.1. Elementul de impact trebuie să fie din oțel și să aibă o construcție rigidă.

2.2.2. Suprafața de impact trebuie să fie plată, cu o lățime minimă de 2 500 mm și o înălțime de 800 mm, iar muchiile trebuie să fie rotunjite la o rază de curbură cuprinsă între 40 și 50 mm. Suprafața trebuie să fie acoperită cu un strat de placaj de 2 mm grosime aflat în condiții bune.

2.2.3. În momentul coliziunii trebuie îndeplinite următoarele cerințe:

2.2.3.1. suprafața de impact trebuie să fie verticală și perpendiculară pe planul median longitudinal al vehiculului lovit;

2.2.3.2. direcția de mișcare a elementului de impact trebuie să fie în mod esențial orizontală și paralelă cu planul median longitudinal al vehiculului lovit;

2.2.3.3. devierea laterală maximă permisă între linia mediană verticală a suprafeței elementului de impact și planul median longitudinal a vehiculului lovit trebuie să fie de 300 mm. În plus, suprafața de impact trebuie să se extindă pe întreaga lățime a vehiculului lovit;

2.2.3.4. distanța dintre marginea de jos a suprafeței de impact și sol trebuie să fie de 175 ± 25 mm.

2.3. Propulsia elementului de impact

Elementul de impact poate fi atașat de un cărucior (barieră mobilă) sau poate face parte dintr-un pendul.

2.4. Dispoziții speciale aplicabile în cazul unei bariere mobile

2.4.1. Dacă elementul de impact este atașat de un cărucior (barieră mobilă) printr-un element de fixare, acesta din urmă trebuie să fie rigid și imposibil de deformat prin coliziune; în momentul coliziunii, căruciorul trebuie să aibă posibilitatea de a se mișca liber, fără a mai fi supus acțiunii dispozitivului de propulsie.

2.4.2. Viteza la coliziune trebuie să fie cuprinsă între 48 km/h și 52 km/h.

2.4.3. Greutatea agregată (masa) căruciorului și a elementului de impact trebuie să fie de 1 100 ± 20 kg

2.5. Dispoziții speciale aplicabile în cazul folosirii unui pendul

2.5.1. Distanța dintre centrul suprafeței de impact și axa de rotație a pendulului nu trebuie să fie mai mică de 5 m.

2.5.2. Elementul de impact trebuie să fie suspendat liber cu ajutorul unor brațe rigide de care este atașat în mod rigid. Nu trebuie să fie posibilă deformarea la coliziune a pendulului astfel construit.

2.5.3. În pendul trebuie să fie încorporat un dispozitiv de oprire pentru a evita orice coliziune secundară a elementului de impact cu vehiculul care face obiectul încercării.

2.5.4. La momentul impactului, viteza centrului de percuție al pendulului trebuie să fie cuprinsă între 48 și 52 km/h.

2.5.5. Masa redusă „m_r" la centrul de percuție al pendulului este definită printr-o funcție a masei totale „m", a distanței „a" ([1]) dintre centrul de percuție și axa de rotație și a distanței „l" dintre centrul de gravitație și axa de rotație, conform următoarei ecuații:

$$m_r = m(1/a)$$

2.5.6. Masa redusă m_r va fi egală cu 1 100 ± 20 kg

2.6. Dispoziții generale privind masa și viteza elementului de impact

Dacă încercarea a fost efectuată la o viteză de coliziune mai mare decât cea prescrisă la punctele 2.4.2 și 2.5.4 și/sau cu o masă mai mare decât cea prescrisă la punctele 2.4.3 și 2.5.6, iar vehiculul a îndeplinit cerințele prescrise, încercarea este considerată satisfăcătoare.

2.7. Starea vehiculului supus încercării

2.7.1. Vehiculul supus încercării trebuie ori să fie prevăzut cu toate componentele și echipamentele obișnuite incluse în greutatea sa normală de funcționare fără încărcătură, ori să fie în măsură să îndeplinească această cerință în ceea ce privește componentele și echipamentele care au un impact asupra riscului de incendiu.

2.7.2. Rezervorul de combustibil trebuie să fie umplut cel puțin până la 90 % din capacitate, fie cu combustibil, fie cu un lichid neinflamabil, având o densitate și o vâscozitate apropiate de cea a combustibililor utilizați în mod curent. Toate celelalte circuite (rezervoare de lichid de frână, radiatoare etc.) pot fi goale.

2.7.3. Poate fi cuplată o treaptă de viteză și poate fi acționată frâna.

2.7.4. La cererea producătorului, poate fi permisă următoarea derogare:

2.7.4.1. serviciul tehnic responsabil cu efectuarea încercărilor poate permite ca același vehicul folosit pentru încercări prevăzute de alte regulamente (inclusiv încercări capabile să îi afecteze structura) să fie folosit și pentru încercările prevăzute de prezentul regulament; și

2.7.4.2. vehiculul poate fi încărcat cu greutăți suplimentare care să nu depășească 10 % din greutatea sa normală de funcționare fără încărcătură și care să fie atașate foarte bine structurii, astfel încât să nu afecteze comportamentul structurii habitaclului în timpul încercării.

2.8. Mijloace de măsurare

Instrumentele folosite pentru a înregistra viteza, menționate la punctele 2.4.2 și 2.5.4 de mai sus, trebuie să funcționeze cu o marjă de eroare de 1 %.

3. METODE DE ÎNCERCARE ECHIVALENTE

3.1. Se admit metode de încercare echivalente, cu condiția ca cerințele menționate în prezentul regulament să fie respectate fie integral prin intermediul încercării alternative, fie prin calcule pe baza rezultatelor încercării alternative.

3.2. Dacă se utilizează o altă metodă decât cea descrisă la punctul 2 de mai sus, trebuie demonstrată echivalența acesteia.

([1]) Se reamintește faptul că distanța „a" este egală cu lungimea pendulului sincronic avut în vedere.

ANEXA 5

ÎNCERCAREA REZERVOARELOR DE COMBUSTIBIL FABRICATE DIN MATERIAL PLASTIC

1. REZISTENȚA LA COLIZIUNE

1.1. Rezervorul trebuie umplut la întreaga capacitate cu un amestec de apă și de glicol sau cu un alt lichid cu punct de congelare scăzut, care nu schimbă proprietățile materialului rezervorului și care poate fi apoi supus unei încercări de perforare.

1.2. În timpul acestei încercări, temperatura rezervorului trebuie să fie de 233 K ± 2 K (– 40 °C ± 2 °C).

1.3. Pentru această încercare se folosește o instalație fixă de încercare la coliziune cu pendul. Elementul de impact trebuie să fie din oțel și să aibă forma unei piramide cu fețele triunghiuri echilaterale și cu baza pătrată, vârful și muchiile fiind rotunjite la o rază de 3 mm. Centrul de percuție al pendulului trebuie să coincidă cu centrul de gravitație al piramidei; distanța dintre aceasta și axa de rotație a pendulului este de 1 m. Masa totală a pendulului este de 15 kg Energia pendulului în momentul coliziunii nu trebuie să fie mai mică de 30 Nm și trebuie să fie cât se poate de aproape de această valoare.

1.4. Încercările trebuie efectuate în punctele rezervorului considerate a fi cele mai vulnerabile la lovituri frontale sau posterioare. Punctele considerate cele mai vulnerabile sunt punctele cele mai expuse sau cele mai slabe ținând cont de forma rezervorului sau de modul de instalare pe vehicul. Punctele selectate de laboratoare trebuie indicate în raportul de încercare.

1.5. În timpul încercării, rezervorul trebuie menținut fix în poziția sa cu ajutorul unor îmbinări situate pe partea sau pe părțile opuse suprafeței de coliziune. Nu trebuie să apară scurgeri după încercare.

1.6. La alegerea producătorului, toate încercările la impact pot fi efectuate pe un rezervor sau fiecare încercare poate fi efectuată pe un rezervor diferit.

2. REZISTENȚĂ MECANICĂ

Rezervorul trebuie supus încercării în condițiile prevăzute la punctul 6.1 din prezentul regulament în ceea ce privește etanșeitatea și rigiditatea la deformare. Rezervorul și toate accesoriile sale trebuie montate pe o instalație fixă de încercare într-un mod care să corespundă instalării pe vehiculul căruia îi este destinat rezervorul sau trebuie montate pe vehicul sau într-o instalație fixă de încercare compusă dintr-o secțiune a vehiculului. La cererea producătorului și cu acordul serviciului tehnic, rezervorul poate fi supus încercării fără a folosi nicio instalație fixă de încercare. Ca fluid de încercare, se folosește apa la o temperatură de 326 K (53 °C), iar rezervorul trebuie umplut la întreaga capacitate. Rezervorul trebuie supus unei presiuni interne relative egală cu dublul presiunii de lucru folosite și în niciun caz mai mică de 30 kPa, la o temperatură de 326 K ± 2 K (53 °C ± 2 °C), timp de cinci ore. În timpul încercării, rezervorul sau accesoriile sale nu trebuie să crape sau să prezinte scurgeri; cu toate acestea, el poate fi deformat permanent.

3. PERMEABILITATEA COMBUSTIBILULUI

3.1. Combustibilul folosit pentru încercarea de permeabilitate trebuie să fie combustibilul de referință specificat în anexa 9 la Regulamentul nr. 83 sau un combustibil premium din comerț. Dacă rezervorul este proiectat numai pentru instalarea pe vehicule cu motor cu aprindere prin comprimare, rezervorul trebuie umplut cu motorină.

3.2. Înaintea încercării, rezervorul trebuie umplut la 50 % din capacitate cu combustibilul de încercare și trebuie depozitat, fără a fi sigilat, la temperatura ambientală de 313 K ± 2 K (40 °C ± 2 °C) până când pierderea de greutate pe unitatea de timp devine constantă, dar nu mai mult de patru săptămâni (timp preliminar de depozitare).

3.3. Apoi, rezervorul trebuie golit și reumplut la 50 % din capacitate cu combustibilul de încercare, după care trebuie închis ermetic și depozitat la o temperatură de 313 K ± 2 K (40 °C ± 2 °C). Presiunea trebuie reglată în momentul în care conținutul rezervorului ajunge la temperatura de încercare. Pierderea de greutate cauzată de difuzie în timpul încercării trebuie determinată în cursul perioadei ulterioare de încercare de opt săptămâni. Pierderea medie maxim autorizată de combustibil este de 20 g la 24 de ore de timp de încercare.

3.4. Dacă pierderea cauzată de difuzie este mai mare decât valoarea indicată la punctul 3.3, încercarea descrisă anterior trebuie efectuată din nou, pe același rezervor, pentru a determina pierderea prin difuziune la 296 K ± 2 K (23 °C ± 2 °C), celelalte condiții rămânând neschimbate. Pierderea astfel măsurată nu trebuie să fie mai mare de 10 g la 24 de ore.

4. REZISTENȚA LA COMBUSTIBIL

După încercarea menționată la punctul 3, rezervorul trebuie să îndeplinească, în continuare, cerințele prevăzute la punctele 1 și 2.

5. REZISTENȚA LA FOC

Rezervorul trebuie supus următoarelor încercări:

5.1. Rezervorul fixat pe vehicul trebuie expus unei flăcări timp de două minute. Nu trebuie să apară scurgeri de combustibil lichid din rezervor.

5.2. Trebuie să fie efectuate trei încercări pe rezervoare diferite umplute cu combustibil, în felul următor:

5.2.1. Dacă rezervorul este proiectat pentru instalarea pe vehicule prevăzute fie cu motor cu aprindere prin scânteie, fie cu motor cu aprindere prin comprimare, trebuie să se efectueze trei încercări cu rezervoare umplute cu benzină premium.

5.2.2. Dacă rezervorul este proiectat pentru instalarea pe vehicule prevăzute cu motor cu aprindere prin comprimare, trebuie să se efectueze trei încercări cu rezervoare umplute cu motorină.

5.2.3. Pentru fiecare încercare, rezervorul și accesoriile sale trebuie instalate într-o instalație fixă de încercare care să simuleze condițiile reale de instalare cât se poate de fidel. Metoda de fixare a rezervorului în cadrul fix trebuie să corespundă specificațiilor relevante pentru instalarea sa. În cazul rezervoarelor proiectate pentru utilizarea pe un vehicul specific, trebuie luate în considerare piesele vehiculului care protejează rezervorul și accesoriile sale împotriva expunerii la flacără sau care afectează direcția focului în orice fel, precum și componentele specificate instalate pe rezervor și bujiile. Toate deschiderile trebuie închise în timpul încercării, dar sistemele de aerisire trebuie să rămână funcționale. Imediat înainte de încercare, rezervorul trebuie umplut cu combustibilul specificat la 50 % din capacitate.

5.3. Flacăra la care este expus rezervorul trebuie să fie obținută prin arderea, într-o cuvă, a unui combustibil comercial pentru motoare cu aprindere prin scânteie (denumit în continuare „combustibil"). Cantitatea de combustibil turnată în cuvă trebuie să fie suficientă pentru a permite flăcării să ardă pe toată durata încercării în condiții de ardere liberă.

5.4. Dimensiunile cuvei trebuie alese astfel încât pereții rezervorului de combustibil să fie expuși la flacără. Prin urmare, cuva trebuie să depășească proiecția orizontală a rezervorului cu cel puțin 20 cm, dar nu cu mai mult de 50 cm. Pereții laterali ai cuvei nu trebuie să depășească cu mai mult de 8 cm nivelul combustibilului la începutul încercării.

5.5. Cuva umplută cu combustibil trebuie plasată sub rezervor în așa fel încât distanța dintre nivelul combustibilului din recipient și fundul rezervorului să corespundă înălțimii proiectate a rezervorului deasupra suprafeței drumului când vehiculul este fără încărcătură (a se vedea punctul 7.4). Cuva sau instalația fixă de încercare sau ambele trebuie să poată fi mișcate liber.

5.6. În timpul fazei C a încercării, cuva trebuie acoperită cu un ecran amplasat la 3 cm ± 1 cm deasupra nivelului combustibilului.

Ecranul trebuie să fie din material refractar, conform apendicelui 2. Nu trebuie să existe niciun spațiu între cărămizi, iar acestea trebuie să fie susținute deasupra cuvei cu combustibil în așa fel încât găurile cărămizilor să nu fie obstrucționate. Lungimea și lățimea cadrului trebuie să fie cu 2-4 cm mai mici decât dimensiunile interioare ale cuvei, astfel încât să existe un spațiu de 1-2 cm între cadru și peretele cuvei, pentru a permite ventilarea.

5.7. Atunci când încercările se efectuează în aer liber, trebuie asigurată o protecție suficientă împotriva vântului, iar viteza vântului la nivelul recipientului nu trebuie să fie mai mare de 2,5 km/h. Înainte de încercare, ecranul trebuie încălzit la 308 K ± 5 K (35 °C ± 5 °C). Cărămizile refractare pot fi umezite pentru a garanta condiții de încercare identice la fiecare încercare succesivă.

5.8. Încercarea trebuie să cuprindă patru faze (a se vedea apendicele 1).

5.8.1. Faza A: Preîncălzirea (figura 1)

Combustibilul din cuvă trebuie aprins la o distanță de cel puțin 3 m de rezervorul supus încercării. După 60 de secunde de preîncălzire, cuva se așază sub rezervor.

5.8.2. Faza B: Expunerea directă la flacără (figura 2)

Timp de 60 de secunde, rezervorul trebuie expus la flacăra produsă de combustibilul care arde liber.

5.8.3. Faza C: Expunerea indirectă la flacără (figura 3)

Imediat ce faza B ia sfârșit, între cuva care arde și rezervor trebuie plasat ecranul. Cuva trebuie expusă la această flacără redusă încă 60 de secunde.

5.8.4. Faza D: Sfârșitul încercării (figura 4)

Cuva în curs de ardere, acoperită de ecran, trebuie deplasată înapoi în poziția sa originală (faza A). Dacă la sfârșitul încercării cuva continuă să ardă, focul trebuie stins imediat.

5.9. Rezultatele încercării sunt considerate satisfăcătoare dacă nu se scurge combustibil lichid din rezervor.

6. REZISTENȚA LA TEMPERATURĂ RIDICATĂ

6.1. Instalația fixă folosită pentru încercare trebuie să fie echivalentă cu modul de instalare a rezervorului pe vehicul, inclusiv cu modul de funcționare a gurii de aerisire.

6.2. Rezervorul umplut la 50 % din capacitate cu apă la 293 K (20 °C) trebuie supus timp de o oră unei temperaturi ambientale de 368 K ± 2 K (95 °C ± 2 °C).

6.3. Rezultatele încercării sunt considerate satisfăcătoare dacă, după încercare, rezervorul nu prezintă scurgeri sau deformări semnificative.

7. MARCAJE PE REZERVORUL DE COMBUSTIBIL

Denumirea comercială sau marca trebuie aplicate pe rezervor; acestea trebuie să rămână lizibile și de neșters când rezervorul se instalează pe vehicul.

Apendicele 1

ÎNCERCARE DE REZISTENȚĂ LA FOC

Figura 1

Faza A: Preîncălzirea

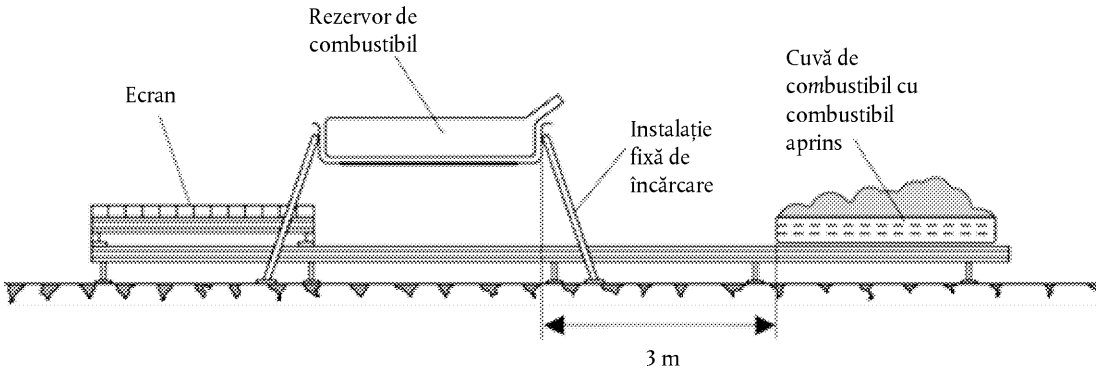


Figura 2

Faza B: Expunerea directă la flacără

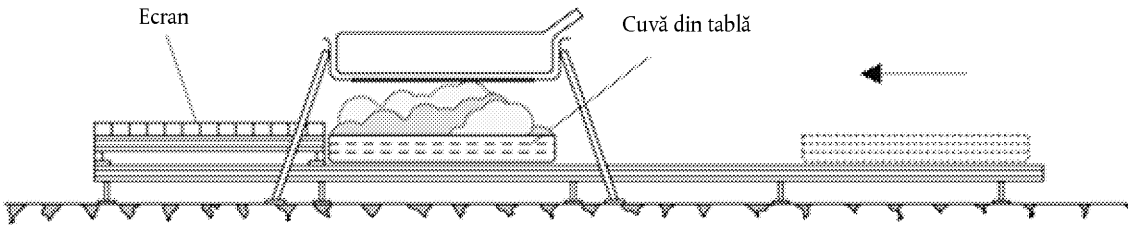


Figura 3

Faza C: Expunerea indirectă la flacără

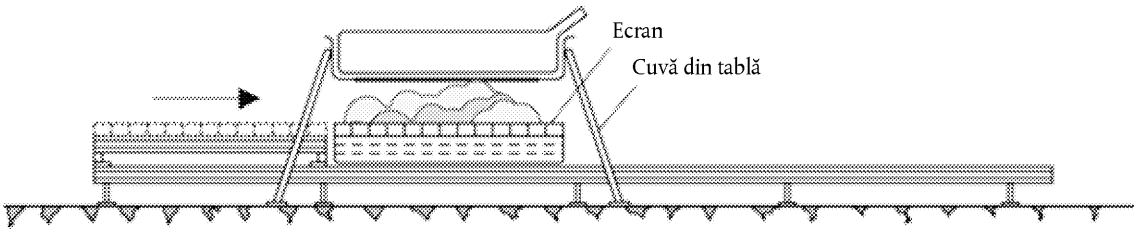
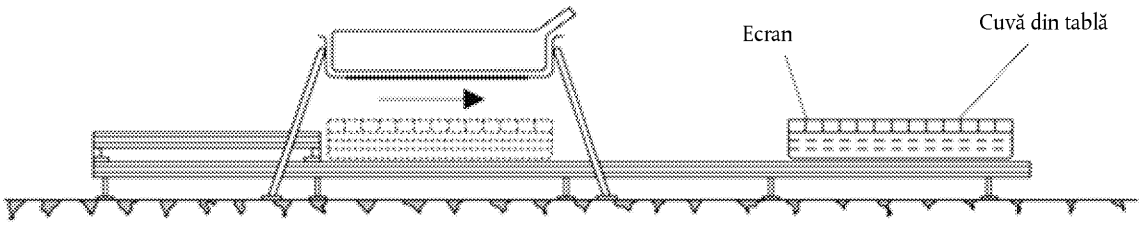


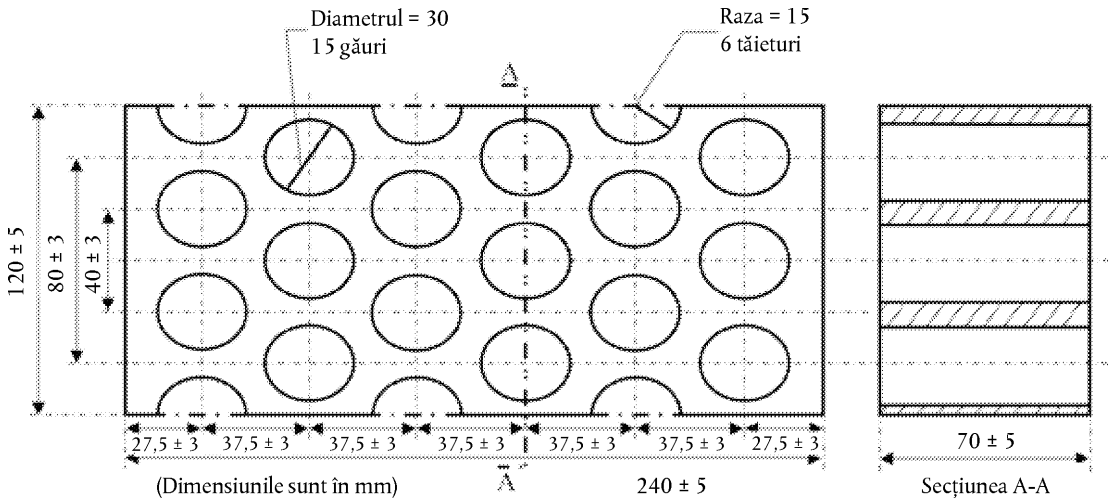
Figura 4

Faza D: Sfârșitul încercării



Apendicele 2

DIMENSIUNILE ȘI DATELE TEHNICE ALE CĂRĂMIZILOR REFRACTARE



Rezistența la foc (Seger-Kegel)	SK 30
Conținut de Al_2O_3	30-33 %
Porozitate deschisă (P_o)	20-22 procente de volum
Densitate	1 900-2 000 kg/m³
Zona efectivă perforată	44,18 %