

## АКТОВЕ, ПРИЕТИ ОТ ОРГАНИ, СЪЗДАДЕНИ С МЕЖДУНАРОДНИ СПОРАЗУМЕНИЯ

Единствено оригиналните текстове на ИКЕ на ООН имат правно действие съгласно международното публично право. Статутът и датата на влизане в сила на настоящото правило следва да бъдат проверени в последната версия на документа на ИКЕ на ООН за състоянието — TRANS/WP.29/343/, който е на разположение на електронен адрес: <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html>

### Правило № 34 на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ на ООН) — Единни технически предписания за типово одобрение на превозни средства по отношение на предотвратяването на опасността от възникване на пожар

#### Добавка 33: Правило № 34

##### Ревизия 1

Включваща целия валиден текст до:

Притурка 2 към серия от изменения 02 — дата на влизане в сила: 11 юни 2007 г.

#### СЪДЪРЖАНИЕ

##### ПРАВИЛО

1. Приложно поле
2. Заявление за типово одобрение
3. Типово одобрение
4. Определения
5. Изисквания към резервоарите за течно гориво
6. Изпитване на резервоари за течно гориво
7. Определения
8. Изисквания към монтажа на одобрен резервоар за течно гориво
9. Изпитвания върху превозно средство
10. Изменения на типа на превозното средство
11. Съответствие на производството
12. Санкции при несъответствие на производството
13. Преходни разпоредби
14. Наименования и адреси на техническите служби, отговарящи за провеждането на изпитванията за одобрение, и на административните служби

##### ПРИЛОЖЕНИЯ

- Приложение I — Съобщение относно издаване на типово одобрение, разширяване, отказ или отменяне на типово одобрение или окончателно прекратяване на производството на тип превозно средство по отношение на резервоара за течно гориво и предотвратяване на рисковете от възникване на пожар при челен/стрианчен удар или удар отзад, съгласно Правило № 34
- Приложение II — Оформление на маркировките за типово одобрение
- Приложение III — Изпитване при челен удар в преграда
- Приложение IV — Методика на изпитване при удар отзад
- Приложение V — Изпитване на резервоари за гориво, направени от пластмаса
- Допълнение 1 — Изпитване за огнеустойчивост
- Допълнение 2 — Размери и технически характеристики на огнеупорните тухли

## 1. ПОЛЕ НА ПРИЛОЖЕНИЕ

Настоящото правило се прилага за:

- 1.1. ЧАСТ I: типовото одобрение на превозни средства от категории M, N и O <sup>(1)</sup> по отношение на резервоара(ите) за течно гориво.
- 1.2. ЧАСТ II: по искане на производителя, за типовото одобрение на превозни средства от категории M, N и O, одобрени съгласно Част I от настоящото правило и оборудвани с резервоар(и) за течно гориво, по отношение на предотвратяване на рисковете от възникване на пожар при челен и/или страничен удар и/или при удар отзад.
- 1.3. По искане на производителя превозни средства, различни от посочените в точка 1.2, могат да бъдат одобрявани съгласно настоящото правило.

## 2. ЗАЯВЛЕНИЕ ЗА ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ

- 2.1. Заявлението за одобряване на тип превозно средство по отношение на част от настоящото правило се подава от производителя на превозното средство или от негов надлежно упълномощен представител.
- 2.2. То се придружава от посочените по-долу документи в три екземпляра и от следните данни:
  - 2.2.1. подробно описание на типа превозно средство по отношение на частите, посочени в точка 4.2 и/или 7.2. Номерата и/или символите, идентифициращи типа на двигателя и типа на превозното средство, трябва да бъдат посочени;
  - 2.2.2. чертеж(и), показващ(и) характеристиките на резервоара за гориво и посочващ(и) вида на материала, от който е направен;
  - 2.2.3. чертеж на цялата система за подаване на гориво, показваща разположението на всеки компонент в превозното средство; и
  - 2.2.4. за заявление за одобрение съгласно Част II от настоящото правило, схема на електрическата инсталация, показваща нейното разположение и начина на закрепването ѝ към превозното средство.
- 2.3. На техническата служба, отговорна за извършване на изпитванията за типово одобрение, трябва да се предостави следното:
  - 2.3.1. Едно превозно средство, което е представително за подлежащия на одобряване тип превозно средство, или частите на превозното средство, които техническата служба счете за необходими за провеждане на изпитванията за одобрение;
  - 2.3.2. За превозни средства, които са оборудвани с изработен от пластмаса резервоар: седем допълнителни резервоара заедно с техните принадлежности;
  - 2.3.3. За превозни средства, които са оборудвани с резервоар, изработен от друг материал: два допълнителни резервоара заедно с техните принадлежности.

## 3. ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ

- 3.1. Ако превозното средство, представено за одобряване съгласно настоящото правило, отговаря на изискванията на Част I и/или Част II по-долу, се издава одобрение на този тип превозно средство.

<sup>(1)</sup> Съгласно определението в Приложение VII към Консолидираната резолюция за конструкцията на превозните средства (R.E.3), (документ TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2, последно изменен с Поправка 4).

- 3.2. На всеки одобрен тип се присвоява номер на одобрението, чиито първи две цифри представляват номера на най-новата серия от изменения, включени в правилото към датата на издаване на одобрението. Въпреки това една и съща договаряща се страна може да дава един и същ номер на няколко типа превозно средство, както е посочено в точка 4.2 и/или 7.2, ако тези типове са разновидности на един и същ базов модел, и при условие че всеки тип се изпитва поотделно и бъде установено, че отговаря на условията на настоящото правило.
- 3.3. Страните по спогодбата, които прилагат настоящото правило, се уведомяват за издаване или отказ за издаване на одобрение на тип превозно средство съгласно настоящото правило посредством формуляр, който съответства на образеца в приложение I към настоящото правило, и посредством чертежи, съдържащи информацията, посочена в точки 2.2.2, 2.2.3 и 2.2.4 по-горе (осигурени от заявителя на одобрението), и които са във формат не по-голям от A4 (210 × 297 mm), или скъпани в такъв формат, и са с подходящ мащаб.
- 3.4. Върху всяко превозно средство, което съответства на тип превозно средство, одобрен съгласно изискванията на настоящото правило, на видно и леснодостъпно място, което се посочва в сертификата за типово одобрение, се поставя международна маркировка за типово одобрение, която се състои от:
- 3.4.1. окръжност, ограждаща буквата „E“, следвана от отличителния номер на страната, издала одобрението <sup>(2)</sup>;
- 3.4.2. номера на настоящото правило, следван от буквите „RI“, ако превозното средство е одобрено съгласно Част I от правилото, или следван от буквите „RPI“, ако превозното средство е одобрено съгласно Части I и II от правилото, тире и номера на одобрението отгласно на окръжността, посочена в точка 3.4.1.
- 3.5. Ако превозното средство съответства на одобрен тип по едно или няколко правила, приложени към Спогодбата, в държавата, издала одобрението по настоящото правило, символът, указан в точка 3.4.1 не е необходимо да се повтаря; в такъв случай допълнителните номера, номерата на одобренията и символите на всички правила, по които е издадено одобрение в страната, издала одобрението по настоящото правило, се поставят във вертикални колони отгласно на символа, указан в точка 3.4.1.
- 3.6. Маркировката за одобрение трябва да бъде ясно четлива и неизтриваема.
- 3.7. Маркировката за одобрение трябва да е разположена близо до или на табелката с данни за превозното средство, поставена от производителя.
- 3.8. В приложение II към настоящото правило са посочени примери за оформление на маркировката за одобрение.

<sup>(2)</sup> 1 за Германия, 2 за Франция, 3 за Италия, 4 за Нидерландия, 5 за Швеция, 6 за Белгия, 7 за Унгария, 8 за Чешката република, 9 за Испания, 10 за Сърбия и Черна Гора, 11 за Обединеното Кралство, 12 за Австрия, 13 за Люксембург, 14 за Швейцария, 15 (незает), 16 за Норвегия, 17 за Финландия, 18 за Дания, 19 за Румъния, 20 за Полша, 21 за Португалия, 22 за Руската федерация, 23 за Гърция, 24 за Ирландия, 25 за Хърватия, 26 за Словения, 27 за Словакия, 28 за Беларус, 29 за Естония, 30 (незает), 31 за Босна и Херцеговина, 32 за Латвия, 33 (незает), 34 за България, 35 (незает), 36 за Литва, 37 за Турция, 38 (незает), 39 за Азербайджан, 40 за Бившата югославска република Македония, 41 (незает), 42 за Европейската общност (типовите одобрения се издават от държавите-членки, които използват своя символ по ИКЕ), 43 за Япония, 44 (незает), 45 за Австралия, 46 за Украйна, 47 за Южна Африка и 48 за Нова Зеландия. Следващите номера ще се предоставят на останалите страни в хронологичния ред на ратифицирането или на присъединяването към Спогодбата за приемането на единни технически предписания, прилагани спрямо колесните превозни средства, оборудването и частите, за които се предвижда да бъдат монтирани или използвани на колесни превозни средства и относно условията за взаимно признаване на типовите одобрения, извършвани съгласно тези предписания, и определените по този начин номера ще бъдат съобщавани от Генералния секретар на Организацията на Обединените нации на договарящите се страни по Спогодбата.

## ЧАСТ I — ОДОБРЯВАНЕ НА ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО ПО ОТНОШЕНИЕ НА РЕЗЕРВОАРИТЕ МУ ЗА ТЕЧНО ГОРИВО

## 4. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

По смисъла на настоящата част от правилото:

- 4.1. „типово одобрение на превозно средство“ означава одобрение на определен тип превозно средство по отношение на резервоарите за течно гориво;
- 4.2. „тип превозно средство“ означава превозни средства, които не се различават съществено по отношение на:
- 4.2.1. структурата, формата, размерите и материалите (метал/пластмаса), от които е (са) изработен(и) резервоарът(ите);
- 4.2.2. при превозните средства от категория M<sub>1</sub> <sup>(1)</sup> — местоположението на резервоара(ите) в превозното средство, доколкото то оказва отрицателно въздействие при спазване на изискванията на точка 5.10;
- 4.3. „отделение за пътници“ означава пространството за настаняване на пътници, ограничено от тавана, пода, страничните стени, вратите, външните стъкла, предната ограничителна стена, и равнината на задната ограничителна стена или равнината на облегалката на задната седалка;
- 4.4. „резервоар“ означава резервоарът(ите), който(които) е(са) проектиран(и) да съхранява(т) течното гориво, съгласно определението в точка 4.6, използван(и) преди всичко за задвижване на превозното средство, с изключение на неговите принадлежности (гърловина за пълнене (ако е отделен елемент), отвор за пълнене, капачка, нивомер, свързки към двигателя или за компенсиране на вътрешното свръхналягане и т.н.);
- 4.5. „вместимост на резервоара за гориво“ означава вместимостта на резервоара за гориво, определен от производителя на превозното средство; и
- 4.6. „течно гориво“ означава гориво, което при нормални условия на температура и налягане е в течно състояние.

## 5. ИЗИСКВАНИЯ КЪМ РЕЗЕРВОАРИТЕ ЗА ТЕЧНО ГОРИВО

- 5.1. Резервоарите трябва да са изработени от устойчив на корозия материал.
- 5.2. Резервоарите, когато са оборудвани с всички обичайно прикачвани към тях принадлежности, трябва успешно да преминат изпитванията за херметичност, които се провеждат съгласно точка 6.1, при относително вътрешно налягане, равно на два пъти работното надналягане, но при всички случаи при надналягане не по-малко от 0,3 бара.
- Приема се, че изработените от пластмаса резервоари за превозни средства отговарят на това изискване, ако са преминали успешно изпитването, описано в приложение V, точка 2.
- 5.3. Всяко свръхналягане или налягане, което превишава работното налягане, трябва да се компенсира автоматично от подходящи устройства (вентилационни отвори, предпазни вентили и т.н.).
- 5.4. Вентилационните отвори трябва да са проектирани така, че да предотвратяват каквато и да е опасност от възникване на пожар. По-специално върху изпускателната система не трябва да попада никакво гориво, което може да изтече при пълнене на резервоара(ите). То трябва да се отвежда към земята.
- 5.5. Резервоарът(ите) не трябва да е(са) разположен(и) във вътрешността на или да образува(т) повърхност (под, стена, преграда) в отделението за пътници или в друго отделение, което представлява неразделна част от него.

- 5.6. Трябва да има преграда, която да отделя отделението за пътници от резервоара(ите). Преградата може да съдържа отвори (например за преминаване на кабели), при условие че те са така разположени, че да не позволява свободното изтичане на гориво от резервоара(ите) в отделението за пътници или в друго отделение, което при нормални условия на употреба представлява неразделна част от него.
- 5.7. Всеки от резервоарите трябва да е здраво закрепен и поставен по начин, който при нормални условия на употреба да гарантира отвеждането на изтичащото от резервоара или от неговите принадлежности гориво към земята, а не в отделението за пътници.
- 5.8. Отворот за пълнене не трябва да е разположен в отделението за пътници, в багажника или в отделението за двигателя.
- 5.9. Горивото не трябва да изтича през капачката на резервоара или през устройствата, предвидени за компенсиране на свръхналягането, по време на предвидимото време на експлоатация на превозното средство. При преобръщане на превозното средство може да се допусне прокапване, при условие че то не надвишава 30 g/min; това изискване трябва да се провери по време на описаното в точка 6.2 изпитване.
- 5.9.1. Капачката на резервоара трябва да бъде закрепена към щуцера за пълнене.
- 5.9.1.1. Изискванията на точка 5.9.1 се смятат за изпълнени, ако са взети мерки за предотвратяване на прекомерно изпаряване и разливане на гориво, предизвикани от липсата на капачка на отвора за пълнене.
- Това може да се осигури по един от следните начини:
- 5.9.1.1.1. използване на неотделяема капачка на отвора с автоматично отваряне и затваряне,
- 5.9.1.1.2. използване на конструкции, които водят до предпазване от прекомерни емисии от изпаряване и разливане на гориво вследствие на липса на капачка на отвора за пълнене,
- 5.9.1.1.3. прилагане на всякакви други мерки, които имат същия ефект. Като примери може да бъде посочено, без това да е изчерпателно, използването на привързани или захванати с верижка капачки или такива, които се заключват с контактния ключ на превозното средство. В този случай контактният ключ трябва да може да се сваля от капачката само в заключено положение. Въпреки това използването на привързани или захванати с верижка капачки само по себе си не е достатъчно за превозни средства, различни от принадлежащите към категория  $M_1$  и  $N_1$ .
- 5.9.2. Уплътнителят между капачката на резервоара и гърловината за пълнене трябва да се задържа надеждно на мястото си. При затворено положение капачката трябва да приляга плътно към уплътнителя и гърловината за пълнене.
- 5.10. Резервоарите трябва да се монтират по такъв начин, че да бъдат защитени от последствията при челен удар или удар в задната част на превозното средство; в близост до резервоара не трябва да има стърчащи части, остри ръбове и други подобни.
- 5.11. Резервоарът за гориво и неговите допълнителни принадлежности трябва да са проектирани и монтирани в превозното средство по начин, при който се избягва каквато и да била опасност от възпламеняване поради натрупване на електростатичен заряд. Ако е необходимо, трябва да се предвиди(ят) начин(и) за отвеждане на заряда. Производителят демонстрира пред техническата служба мярката(ите), която(които) гарантира(т) изпълнението на тези изисквания.
- 5.12. Резервоарът(ите) за гориво трябва да бъде(ат) изработен(и) от огнеустойчив метал. Той(те) може(могат) да бъде(ат) изработен(и) от пластмаса, при условие че бъдат спазени изискванията на приложение V.

## 6. ИЗПИТВАНЕ НА РЕЗЕРВОАРИ ЗА ТЕЧНО ГОРИВО

## 6.1. Хидравлично изпитване

Резервоарът трябва да се подложи на хидравлично изпитване за издръжливост на вътрешно налягане, което трябва да се извърши на окомплектован с всички принадлежности изолиран резервоар. Резервоарът трябва да се напълни изцяло с незапалима течност (например вода). След прекъсване на всички негови връзки с външната среда, налягането трябва постепенно да се повишава през тръбната връзка, през която двигателят се захранва с гориво, до достигане на относително вътрешно налягане, равно на два пъти използваното работно налягане, но във всички случаи не по-малко от свръхналягане от 0,3 бара, което трябва да се поддържа в рамките на една минута. През това време корпусът на резервоара не трябва да се пропука или да протече, но може да получи трайни деформации.

## 6.2. Изпитване в преобърнато положение

6.2.1. Резервоарът с всички негови принадлежности трябва да се монтира върху приспособление за изпитване по начин, който да отговаря на начина на монтиране на превозното средство, за което резервоарът е предназначен: това важи и за системи за компенсиране на вътрешното свръхналягане.

6.2.2. Приспособлението за изпитване трябва да може да се върти около ос, успоредна на надлъжната ос на превозното средство.

6.2.3. Изпитването се извършва най-напред с резервоар, който е напълнен до 90 % от вместимостта си, а след това с резервоар, напълнен до 30 % от вместимостта си, с незапалима течност, чиято плътност и вискозитет са близки до тези на обичайно използваното гориво (допуска се използването на вода).

6.2.4. Резервоарът трябва да се завърти на 90° вдясно от монтажното си положение. Той трябва да остане в това положение най-малко пет минути. След това резервоарът трябва да се завърти на още 90° в същата посока. Той трябва да се задържи в това положение, при което е напълно преобърнат, в продължение на още най-малко пет минути. След това резервоарът трябва да се завърти до нормалното си положение. Използваната при изпитването течност, която е попаднала във вентилационната система и не се е върнала обратно в резервоара, трябва да се източи, и при необходимост резервоарът да се донапълни. След това резервоарът трябва да се завърти на 90° в обратна посока и да се задържи в това положение най-малко пет минути.

След това той трябва да се завърти на 90° в същата посока. Резервоарът трябва да се задържи в това положение, при което е напълно преобърнат, в продължение на още най-малко пет минути. След това резервоарът трябва да се завърти обратно и да се върне в нормалното му положение.

Всяко последващо завъртане на 90° се извършва на интервал от 1 до 3 минути.

## ЧАСТ II — ОДОБРЯВАНЕ НА ПРЕВОЗНО СРЕДСТВО ПО ОТНОШЕНИЕ НА ПРЕДОТВРЯВАНЕТО НА ОПАСНОСТТА ОТ ВЪЗНИКВАНЕ НА ПОЖАР В СЛУЧАЙ НА СЪЛЪСЪК

## 7. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

По смисъла на настоящата част от правилото:

7.1. „типово одобрение на превозно средство“ означава одобрение на определен тип превозно средство по отношение на предотвратяване на опасността от възникване на пожар;

7.2. „тип превозно средство“ означава превозни средства, които не се различават съществено по отношение на:

7.2.1. структурата, формата, размерите и материалите (метал/пластмаса), от които е (са) изработен(и) резервоарът(ите);

7.2.2. При превозните средства от категория M<sub>1</sub> <sup>(1)</sup> — местоположението на резервоара(ите) в превозното средство, доколкото то оказва отрицателно въздействие при спазване на изискванията на точка 5.10;

- 7.2.3. характеристиките и разположението на системата за захранване с гориво (горивна помпа, филтри и т.н.); и
- 7.2.4. характеристиките и разположението на електрическата инсталация, доколкото това може да окаже отражение върху резултатите от изпитванията при сблъсък, предписани в настоящото правило;
- 7.3. „напречна равнина“ означава вертикална напречна равнина, която е перпендикулярна на средната надлъжна равнина на превозното средство;
- 7.4. „маса в ненатоварено състояние“ означава масата на превозното средство в работно състояние, без водач, пътници или товар, но комплектовано с гориво, охладителна течност, смазочни материали, инструменти и резервна гума (ако те се осигуряват като стандартно оборудване от производителя на превозното средство);
8. ИЗИСКВАНИЯ КЪМ МОНТАЖА НА ОДОБРЕН РЕЗЕРВОАР ЗА ТЕЧНО ГОРИВО
- 8.1. Горивна система
- 8.1.1. Резервоарите за течно гориво се одобряват съгласно Част I от настоящото правило.
- 8.1.2. Компонентите на горивната система трябва да са подходящо защитени от части на шасито или каросерията срещу съприкосновение с възможни препятствия по пътя. Тази защита не се изисква, ако въпросните компоненти, разположени под превозното средство, са по-отдалечени от земята в сравнение с частите на шасито или каросерията, разположени непосредствено пред тях.
- 8.1.3. Тръбопроводите и всички останали части на горивната система се разполагат на такива места в превозното средство, които са възможно най-добре защитени. Движенията, дължащи се на усукване или огъване, както и вибрациите на корпуса на превозното средство или на задвижващия агрегат, не трябва да подлагат елементите на системата за подаване на гориво на триене или натиск или на някакво друго ненормално механично напрежение.
- 8.1.4. Съединенията на еластичните или гъвкави тръбопроводи с твърди части от компонентите на горивната система се проектират и конструират така, че да остават непроникливи за течности при различните условия на използване на превозното средство, въпреки движенията, дължащи се на усукване или огъване, както и вибрациите на корпуса на превозното средство или на задвижващия агрегат.
- 8.1.5. Ако отворът за зареждане с гориво е разположен от страни на превозното средство, капачката на резервоара в затворено положение не трябва да се издава извън най-близко разположените повърхности от каросерията.
- 8.2. Електрическа инсталация
- 8.2.1. Електрическите проводници трябва да бъдат прикачени към конструкцията на превозното средство или към преградните или външните стени, в близост до които преминават, освен когато са разположени във вътрешността на кухи компоненти. Точките, в които те преминават през преградните или външните стени, трябва да бъдат достатъчно добре защитени, за да се избегне срязване на izolацията.
- 8.2.2. Електрическата инсталация се проектира, изработва и монтира така, че нейните компоненти да издържат на корозионните процеси, на които са изложени.
9. ИЗПИТВАНИЯ ВЪРХУ ПРЕВОЗНОТО СРЕДСТВО
- При изпитването за челен удар в преграда, проведено съгласно процедурата, указана в приложение III към настоящото правило, при изпитването за страничен удар, проведено съгласно процедурата, описана в приложение IV към правило № 95, серия от изменения 01, и при изпитването за удар отзад, проведено съгласно процедурата, указана в приложение IV към настоящото правило,
- 9.1. се допуска единствено леко протичане на течност от горивната система при сблъсъка;

- 9.2. ако има непрекъснат теч от горивната система след сблъсък, скоростта на изтичане не трябва да надвишава 30 g/min; ако течността от горивната система се смесва с течности от други системи и ако отделните течности не могат лесно да бъдат разделени и идентифицирани, при оценяване на постоянното изтичане следва да бъдат взети под внимание всички събрани течности;
- 9.3. не трябва да може да възникне пожар, поддържан от горивото.
- 9.4. по време и след ударите, описани в точка 9 по-горе, акумулаторът трябва да остане на мястото си, придържан от своето приспособление за задържане.
- 9.5. по искане на производителя изпитването за челен удар, посочено в приложение III към настоящото правило, може да бъде заменено от изпитвателната процедура, описана в приложение III към Правило № 94, серия от изменения 01.
10. ИЗМЕНЕНИЯ НА ТИПА НА ПРЕВОЗНОТО СРЕДСТВО
- 10.1. Всяко изменение на типа на превозното средство се съобщава на административната служба, която е издала одобрението за този тип превозно средство. В такъв случай службата може:
- 10.1.1. да приеме, че е малко вероятно извършените промени да окажат забележимо неблагоприятно въздействие и че във всички случаи превозното средство продължава да отговаря на изискванията; или
- 10.1.2. да изиска протокол от допълнително изпитване от техническата служба, отговорна за провеждането на изпитванията.
- 10.2. Без да се засяга приложението на разпоредбите на точка 10.1 по-горе, вариант на превозното средство, чиято маса в ненатоварено състояние не се различава с повече от  $\pm 20\%$  от масата на превозното средство, подложено на изпитванията за типово одобрение, не се разглежда като изменение на типа на превозното средство.
- 10.3. Потвърждението на одобрението или отказът на одобрение, в което се посочват измененията, се съобщава съгласно процедурата, посочена в точка 3.3 по-горе, на страните по Спогодбата, които прилагат настоящото правило.
11. СЪОТВЕТСТВИЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО
- Процедурите за оценка на съответствието на производството трябва да съответстват на записаните в допълнение 2 към Спогодбата (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), като се съблюдават следните изисквания:
- 11.1. Всяко превозно средство, на което е поставена маркировка за одобрение съгласно изискванията на настоящото правило, трябва да съответства на одобрения тип превозно средство и да отговаря на изискванията на Част I и/или Част II по-горе.
- 11.2. С цел установяване на съответствието, както е предвидено в точка 11.1 по-горе, достатъчен брой серийно произведени превозни средства, на които е поставена изискваната от настоящото правило маркировка за одобрение, се подлагат на проверки, извършвани на случаен принцип.
- 11.3. По принцип съответствието на превозното средство с одобрения тип се проверява въз основа на описанието, съдържащо се в сертификата за типово одобрение и неговите приложения. Въпреки това, ако е необходимо, превозното средство се подлага на изпитванията, предвидени в точка 6 по-горе.
12. САНКЦИИ ПРИ НЕСЪОТВЕТСТВИЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО
- 12.1. Одобрението, издадено на определен тип превозно средство в съответствие с настоящото правило, може да бъде отменено, ако не бъде изпълнено изискването на точка 11.1 по-горе, или ако превозното средство не е преминало успешно изпитванията, предписани в точка 9 по-горе.



- 12.2. Ако някоя от страните по Спогодбата, които прилагат настоящото правило, отмени одобрение, което е било издадено от нея преди това, тя незабавно уведомява другите страни по Спогодбата, прилагащи настоящото правило, чрез съобщение, съответстващо на образаца в приложение I или II към настоящото правило.
13. ПРЕХОДНИ РАЗПОРЕДБИ
- 13.1. Считано от датата на официалното влизане в сила на серия от изменения 02, никоя от договарящите се страни, прилагащи настоящото правило, не може да отказва да издава типови одобрения на ИКЕ съгласно настоящото правило, изменено със серия от изменения 02.
- 13.2. 12 месеца след датата на влизане в сила на серия от изменения 02, договарящите се страни, прилагащи настоящото правило, трябва да издават типови одобрения на ИКЕ само ако подлежащият на одобряване тип превозно средство отговаря на изискванията на настоящото правило, изменено със серия от изменения 02.
- 13.3. В срок от 12 месеца след датата на влизане в сила на серия от изменения 02 на настоящото правило, договарящите се страни, прилагащи настоящото правило, не могат да отказват издаването на национално типово одобрение на тип превозно средство, одобрен съгласно предшестващи серии от изменения към настоящото правило.
- 13.4. 24 месеца след влизането в сила на серия от изменения 02 на настоящото правило, договарящите се страни, прилагащи настоящото правило, могат да откажат извършването на първа национална регистрация (първо пускане в експлоатация) на превозно средство, което не отговаря на изискванията на серия от изменения 02 към настоящото правило.
14. **НАИМЕНОВАНИЯ И АДРЕСИ НА ТЕХНИЧЕСКИТЕ СЛУЖБИ, ОТГОВАРЯЩИ ЗА ПРОВЕЖДАНЕТО НА ИЗПИТВАНИЯТА ЗА ОДОБРЕНИЕ, И НА АДМИНИСТРАТИВНИТЕ СЛУЖБИ**
- Страните по Спогодбата, които прилагат настоящото правило, изпращат в секретариата на Обединените нации наименованията и адресите на техническите служби, отговорни за провеждане на изпитванията за одобрение, и на административните служби, които издават одобрения и до които трябва да се изпращат формулярите за одобрение, отказ или отменяне на одобрение, издадени в други държави.
-

## ПРИЛОЖЕНИЕ I

## СЪОБЩЕНИЕ

(максимален формат: A4 (210 × 297 mm))



издадено от: Наименование на административния орган:

.....  
 .....  
 .....

относно <sup>(2)</sup>: ИЗДАВАНЕ НА ОДОБРЕНИЕ  
 РАЗШИРЯВАНЕ НА ОДОБРЕНИЕ  
 ОТКАЗВАНЕ НА ОДОБРЕНИЕ  
 ОТМЕНЯНЕ НА ОДОБРЕНИЕ  
 ОКОНЧАТЕЛНО ПРЕКРАТЯВАНЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО

на тип превозно средство по отношение на: резервоара за течено гориво  
 предотвратяване на рисковете от възникване на пожар при челен/страничен  
 удар или удар отзад <sup>(2)</sup>,

съгласно Правило № 34.

№ на одобрението: ..... № на разширението: .....

1. Търговско наименование или марка на моторното превозно средство: .....
2. Тип на превозното средство: .....
3. Наименование и адрес на производителя: .....
4. Име и адрес на представителя на производителя (ако има такъв): .....
5. Вид на двигателя: с принудително запалване/дизелов <sup>(2)</sup>
6. Разположение на двигателя: предно/задно/централно <sup>(2)</sup>
7. Кратко описание на резервоара за гориво и на горивото: .....
- 7.1 Характеристики и разположение на резервоара за гориво: .....
- 7.2 За резервоари за гориво, направени от пластмаса, указване на използвания материал и на търговското наименование или марка: .....
- 7.3 Характеристики на горивната уредба (разположение, връзки и т.н.): .....
8. Описание на електрическата инсталация (разположение, закрепване, защита и т.н.): .....
9. Описание на изпитванията на удар:
  - Челен удар (тип/номер на одобрението или на протокола от изпитването): .....
  - Страничен удар (тип/номер на одобрението или на протокола от изпитването): .....
  - Удар отзад (тип/номер на одобрението или на протокола от изпитването): .....

<sup>(1)</sup> Отличителен номер на страната, която е издала/разширила/отказала/отменила одобрението (виж разпоредбите на правилото относно типовото одобрение).

<sup>(2)</sup> Ненужното се зачерква.

10. Превозно средство, представено за изпитване на: .....
11. Техническа служба, отговорна за провеждане на изпитванията за одобрение: .....
12. Дата на протокола, издаден от тази служба: .....
13. Номер на протокола, издаден от тази служба: .....
14. Одобрението се издава/разширява/отказва/отменя <sup>(1)</sup>
15. Местоположение на маркировката за одобрение върху превозното средство: .....
16. Място: .....
17. Дата: .....  
.....
18. Подпис: .....
19. Към настоящото съобщение се прилагат следните документи, на които е поставен горепосоченият номер на одобрението: .....  
  
чертежи и схеми на разположението, свързани с резервоара за гориво, системата за захранване с гориво, електрическата инсталация и останалите компоненти, които са от значение за нуждите на настоящото правило.

---

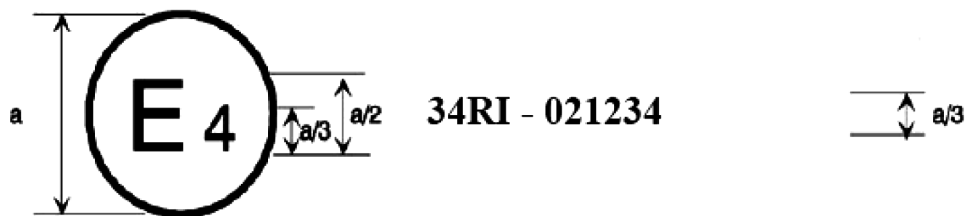
<sup>(1)</sup> Ненужното се зачерква.

## ПРИЛОЖЕНИЕ II

## ОФОРМЛЕНИЕ НА МАРКИРОВКИТЕ ЗА ТИПОВО ОДОБРЕНИЕ

## ОБРАЗЕЦ А

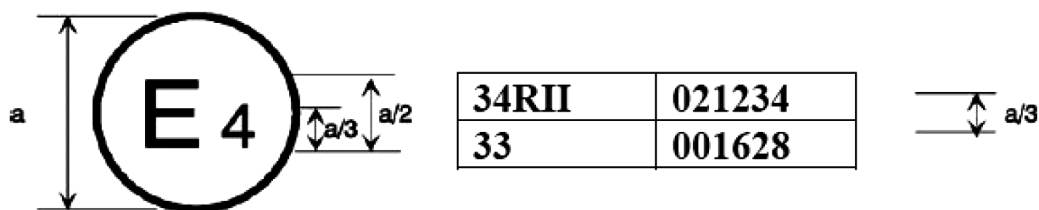
(вж. точка 3.4. от настоящото правило)

 $a = 8 \text{ mm}$  мин.

Показаната по-горе маркировка за одобрение, поставена на превозно средство, показва че съответният тип е бил одобрен в Нидерландия (E4) съгласно Част I от Правило № 34 с номер на одобрение 021234. Първите две цифри (02) от номера на одобрението показват, че одобрението е издадено в съответствие с изискванията на Правило № 34, изменено със серия от изменения 02.

## ОБРАЗЕЦ Б

(вж. точка 3.5. от настоящото правило)

 $a = 8 \text{ mm}$  мин.

Показаната по-горе маркировка за одобрение, поставена на превозно средство, показва че съответният тип е бил одобрен в Нидерландия (E4) в съответствие с Правило № 34, Части I и II, и Правило № 33 <sup>(1)</sup>. Номерата на одобрение показват, че към датата на издаване на съответните одобрения Правило № 34 вече е включвало серия от изменения 02, а Правило № 33 е било в първоначалния си вариант.

<sup>(1)</sup> Вторият номер е даден само като пример.

## ПРИЛОЖЕНИЕ III

**Изпитване при челен удар в преграда**

1. ЦЕЛ И ОБХВАТ  
Целта на настоящото изпитване е да се симулират условията на челен удар в неподвижно препятствие или в друго насрещно движещо се превозно средство.
2. ОБОРУДВАНЕ, ПРОЦЕДУРИ И ИЗМЕРВАТЕЛНИ УРЕДИ
  - 2.1. Място на изпитването  
Мястото на изпитването трябва да е достатъчно голямо, за да се помести пътеката за засилване, преградата и техническото оборудване, необходимо за провеждане на изпитването. Последната част на пътеката, най-малко 5 m преди преградата, трябва да е хоризонтална, плоска и гладка.
  - 2.2. Преграда  
Преградата се състои от блок от железобетон, с ширина на лицевата част не по-малка от 3 m и с височина не по-малка от 1,5 m. Дебелината на преградата следва да е такава, че тя да тежи най-малко 70 тона. Лицевата част на преградата трябва да е вертикална, перпендикулярна на оста на пътеката за засилване и покрита с шперплатови плоскости в добро състояние с дебелина 2 cm. Преградата е закрепена към земята или поставена на земята, като при необходимост се използват допълнителни спирачни устройства, които да ограничават преместването ѝ. Също така може да се използва преграда с различни характеристики, но даваща резултати, които са най-малко също толкова убедителни.
  - 2.3. Задвижване на превозното средство  
В момента на удара превозното средство не трябва да бъде подложено на действието на някакво допълнително устройство за управление или за задвижване. То трябва да достигне до препятствието по направление, перпендикулярно на стената на сблъсъка, като максимално допустимото странично отклонение между вертикалната средна линия на предната стена на превозното средство и вертикалната средна линия на стената на сблъсъка е  $\pm 30$  cm.
  - 2.4. Състояние на превозното средство
    - 2.4.1. Подложеното на изпитване превозно средство трябва да е окомплектовано с всички стандартни компоненти и оборудване, включени в масата му в ненатоварено състояние, или да бъде в такова състояние, че да изпълнява това изискване по отношение на компонентите и оборудването, оказващи влияние върху опасността от възникване на пожар.
    - 2.4.2. Ако превозното средство се задвижва от външни средства, горивната система трябва да е пълна най-малко до 90 % от вместимостта си с гориво или с незапалима течност, която има плътност и вискозитет, близки до тези на обичайно използваното гориво. Всички останали системи (резервоари за спирачна течност, радиатор и други) могат да бъдат празни.
    - 2.4.3. Ако превозното средство се задвижва от собствения си двигател, резервоарът за гориво трябва да е пълен до най-малко 90 % от вместимостта си. Всички други резервоари за течности могат да бъдат напълнени догоре.
    - 2.4.4. По искане на производителя техническата служба, отговорна за провеждане на изпитванията, може да позволи същото превозно средство, което се използва за изпитвания, предписани от други правила (включително изпитвания, които са в състояние да засегнат конструкцията му), да се използва и за изпитванията, предписани от настоящото правило.
  - 2.5. Скорост при сблъсъка  
Скоростта на сблъсък трябва да бъде между 48,3 km/h и 53,1 km/h. Въпреки това, ако изпитването е проведено при по-висока скорост на сблъсък и превозното средство е изпълнило предписаните условия, резултатът от изпитването се смята за удовлетворителен.
  - 2.6. Измервателни уреди  
Уредът, използван за измерване на скоростта, посочена в точка 2.5. по-горе, трябва да е с грешка в рамките на 1 процент.
3. ЕКВИВАЛЕНТНИ МЕТОДИ НА ИЗПИТВАНЕ
  - 3.1. Допуска се прилагането на еквивалентни методи за изпитване, при условие че предвидените в настоящото правило условия могат да бъдат спазени или изцяло посредством алтернативното изпитване, или чрез изчисляване въз основа на резултатите от алтернативното изпитване.
  - 3.2. Ако се използва метод, различен от описания в точка 2. по-горе, трябва да се докаже неговата еквивалентност.

## ПРИЛОЖЕНИЕ IV

## Методика на изпитване при удар отзад

1. ЦЕЛ И ОБХВАТ
- 1.1. Целта на изпитването е да се симулират условията на удар отзад от друго движещо се превозно средство.
2. ИНСТАЛАЦИИ, ПРОЦЕДУРИ И ИЗМЕРВАТЕЛНИ УРЕДИ
- 2.1. Изпитвателен участък

Изпитвателният участък трябва да бъде достатъчно голям, за да побере системата за задвижване на удрящото тяло (ударното устройство), да позволява отместване на удареното превозно средство при сблъсъка и монтиране на необходимото техническо оборудване за изпитването. Частта, в която настъпват ударът и изместването на превозното средство, трябва да бъде хоризонтална, равна и гладка и да има коефициент на триене не по-малък от 0,5.
- 2.2. Удрящо тяло (ударно устройство)
- 2.2.1. Удрящото тяло е с твърда стоманена конструкция.
- 2.2.2. Удрящата повърхност трябва да бъде равна, с широчина най-малко 2 500 mm, височина 800 mm, и да е със заоблени ръбове, с радиус на кривината между 40 и 50 mm. Повърхността трябва да е обшита с шперплат с дебелина 20 mm.
- 2.2.3. В момента на удара трябва да са изпълнени следните изисквания:
  - 2.2.3.1. удрящата повърхност трябва да е вертикална и перпендикулярна спрямо средната надлъжна равнина на удряното превозно средство;
  - 2.2.3.2. посоката на движение на удрящото тяло трябва да е практически хоризонтална и успоредна на средната надлъжна равнина на удряното превозно средство;
  - 2.2.3.3. максимално допустимото странично отклонение между средната вертикална линия на повърхността на удрящото тяло и средната надлъжна равнина на удряното превозно средство е 300 mm. Освен това удрящата повърхност трябва да обхваща цялата широчина на удряното превозно средство;
  - 2.2.3.4. пътният просвет при долния край на удрящата повърхност трябва да е  $175 \pm 25$  mm.
- 2.3. Задвижване на удрящото тяло

Удрящото тяло може да е закрепено към количка (движеща се преграда) или да представлява част от махало.
- 2.4. Специални разпоредби, приложими при използване на движеща се преграда
- 2.4.1. Ако удрящото тяло е закрепено към количка (движеща се преграда) посредством задържащ елемент, последният трябва да е с достатъчна коравина и да не се деформира при удара; в момента на сблъсъка количката трябва да може да се движи свободно и да не бъде под въздействието на задвижващото устройство.
- 2.4.2. Скоростта при сблъсъка е между 35 и 38 km/h.
- 2.4.3. Общото тегло (маса) на количката и удрящото тяло е  $1\,100 \pm 20$  kg.
- 2.5. Специални разпоредби, приложими при използването на махало
- 2.5.1. Разстоянието между центъра на удрящата повърхност и оста на завъртане на махалото трябва да е не по-малко от 5 m.
- 2.5.2. Удрящото тяло е окачено свободно на неподвижни рамена, които са неподвижно закрепени към него. Така полученото махало практически не трябва да претърпява деформация при удара.
- 2.5.3. В махалото се вгражда спирално устройство, което да предотвратява всякакъв вторичен удар по изпитваното превозно средство от страна на удрящото тяло.
- 2.5.4. В момента на удара скоростта на центъра на удрящата част на махалото трябва да е между 35 и 38 km/h.

- 2.5.5. Приведената маса „ $m_r$ “ в центъра на удрящата част на махалото се определя като функция от общата маса „ $m$ “, от разстоянието „ $a$ “<sup>(1)</sup> между центъра на удрящата част и оста на завъртане и от разстоянието „ $l$ “ между центъра на тежестта и оста на завъртане, според следното уравнение:

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

- 2.5.6. Приведената маса  $m_r$  трябва да е равна на  $1\,100 \pm 20$  kg.

- 2.6. Общи разпоредби относно масата и скоростта на удрящото тяло

Ако изпитването бъде проведено при скорост на удара, по-висока от предписаната в точки 2.4.2. и 2.5.4., и/или с маса, по-голяма от предписаната в точки 2.4.3. и 2.5.6., и превозното средство е изпълнило предписаните изисквания, резултатът от изпитването се смята за удовлетворителен.

- 2.7. Състояние на превозното средство по време на изпитването

- 2.7.1. Подложеното на изпитване превозно средство трябва да е окомплектовано с всички стандартни компоненти и оборудване, включени в масата му в натоварено състояние, или да бъде в такова състояние, че да изпълнява това изискване по отношение на компонентите и оборудването, оказващи влияние върху опасността от възникване на пожар.

- 2.7.2. Резервоарът за гориво трябва да бъде напълнен най-малко до 90 % от капацитета си с гориво или с незапалима течност, която има плътност и вискозитет, близки до тези на обичайно използваното гориво. Всички останали системи (резервоари за спирачна течност, радиатор и други) могат да бъдат празни.

- 2.7.3. Може да бъде включена някоя от предавките и спирачките може да са задействани.

- 2.7.4. По искане на производителя е възможно допускането на следните изключения:

- 2.7.4.1. техническата служба, отговорна за провеждане на изпитванията, може да позволи същото превозно средство, което се използва за изпитвания, предписани от други правила (включително изпитвания, които са в състояние да засегнат конструкцията му), да се използва и за изпитванията, предписани от настоящото правило; и

- 2.7.4.2. превозното средство може да бъде натоварено, но в рамките до 10 % от масата му в натоварено състояние, с допълнителни тежести които са здраво прикрепени към конструкцията му по такъв начин, че да не се оказва влияние върху поведението на конструкцията на отделението за пътници по време на изпитването.

- 2.8. Измервателни уреди

Уредите, използвани за измерване на скоростта, посочена в точка 2.4.2. и 2.5.4. по-горе, трябва да са с грешка в рамките на 1 процент.

3. ЕКВИВАЛЕНТНИ МЕТОДИ НА ИЗПИТВАНЕ

- 3.1. Допуска се прилагането на еквивалентни методи за изпитване, при условие че предвидените в настоящото правило условия могат да бъдат спазени или изцяло посредством алтернативното изпитване, или чрез изчисляване въз основа на резултатите от алтернативното изпитване.

- 3.2. Ако се използва метод, различен от описания в точка 2. по-горе, трябва да се докаже неговата еквивалентност.

---

<sup>(1)</sup> Напомняме, че разстоянието „ $a$ “ е равно на дължината на разглежданото синхронно махало.

## ПРИЛОЖЕНИЕ V

## ИЗПИТВАНЕ НА РЕЗЕРВОАРИ ЗА ГОРИВО, НАПРАВЕНИ ОТ ПЛАСТМАСА

## 1. УСТОЙЧИВОСТ НА УДАР

- 1.1. Резервоарът трябва да се напълни до пълната му вместимост със смес от вода и гликол или с друга течност с ниска точка на замръзване, която не променя свойствата на материала, от който е изработен резервоарът, и след това трябва да се подложи на изпитване за перфорация.
- 1.2. По време на това изпитване температурата на резервоара трябва да е  $233\text{ K} \pm 2\text{ K}$  ( $-40\text{ }^{\circ}\text{C} \pm 2\text{ }^{\circ}\text{C}$ ).
- 1.3. За изпитването трябва да се използва приспособление с махало за изпитване на удар. Удрящото тяло трябва да е от стомана и да е с форма на пирамида, стените на която са равностранни триъгълници, а основата е квадратна, като върхът и ръбовете ѝ трябва да са заоблени до радиус от 3 mm. Центърът на удрящата част на махалото трябва да съвпада с центъра на тежестта на пирамидата, като неговото отстояние от оста на завъртане на махалото трябва да е равно на 1 m. Общата маса на махалото трябва да е 15 kg. Енергията на махалото в момента на удара трябва да е не по-малка от 30 Nm и да бъде възможно най-близо до тази стойност.
- 1.4. Изпитванията трябва да се извършат в точките на резервоара, за които се счита, че са уязвими в случай на челен удар или удар отзад. За уязвими се приемат точките, които са най-незащитени или най-слаби в зависимост от формата на резервоара или начина, по който той е монтиран на превозното средство. Избраните от лабораториите точки трябва да се посочат в протокола от изпитването.
- 1.5. По време на изпитването резервоарът трябва да се задържа в необходимото положение от крепежните елементи от страната или страните, която(които) е(са) противоположна(и) на страната на удара. В резултат на изпитването не трябва да се получи протичане.
- 1.6. По желание на производителя всички изпитвания за устойчивост на удар могат да се извършат на един резервоар или всяко изпитване може да се извършва на различен резервоар.

## 2. МЕХАНИЧНА ЯКОСТ

Резервоарът трябва да бъде изпитан при условията, посочени в точка 6.1. от настоящото правило, за изтичане и за устойчивост на деформация. Резервоарът и всички негови принадлежности трябва да се монтират на приспособление за изпитване по начин, който отговаря на начина на монтиране на превозното средство, за което е предназначен резервоарът, или да се монтират на самото превозно средство или на приспособление за изпитване, изготвено от секция от превозното средство. По искане на производителя и със съгласието на техническата служба, резервоарът може да се изпита без използване на каквото и да е приспособление за изпитване. Като изпитвателна течност трябва да се използва вода с температура  $326\text{ K}$  ( $53\text{ }^{\circ}\text{C}$ ) и резервоарът трябва да се напълни до пълната му вместимост. Резервоарът трябва да се подложи на вътрешно налягане, равно на два пъти работното налягане, но във всички случаи не по-малко от 30 kPa при температура  $326\text{ K} \pm 2\text{ K}$  ( $53\text{ }^{\circ}\text{C} \pm 2\text{ }^{\circ}\text{C}$ ) за период от пет часа. По време на изпитването резервоарът и неговите принадлежности не трябва да се пропука или да протече, но може да получи трайни деформации.

## 3. ПРОПУСКЛИВОСТ НА ГОРИВО

- 3.1. Горивото, използвано за провеждане на изпитването за пропускливост на гориво, трябва да е или еталонното гориво, посочено в приложение IX към Правило № 83, или предлагано на пазара първокачествено гориво. Ако резервоарът е предназначен единствено за монтаж на превозни средства с двигател със запалване чрез сгъстяване, той трябва да се напълни с дизелово гориво.
- 3.2. Преди изпитването резервоарът трябва да се напълни до 50 % от вместимостта си с изпитвателното гориво и да се остави, без да се затваря херметично, при температура на околната среда от  $313\text{ K} \pm 2\text{ K}$  ( $40\text{ }^{\circ}\text{C} \pm 2\text{ }^{\circ}\text{C}$ ), докато не се получи постоянна загуба на тегло за единица време, но в продължение на не повече от четири седмици (предварително време за съхраняване).
- 3.3. След това резервоарът трябва да се изпразни и повторно да се напълни с изпитвателно гориво до 50 % от вместимостта си, след което се затваря херметично и се съхранява при температура  $313\text{ K} \pm 2\text{ K}$  ( $40\text{ }^{\circ}\text{C} \pm 2\text{ }^{\circ}\text{C}$ ). Когато съдържанието на резервоара достигне изпитвателната температура, налягането трябва да се регулира. По време на изпитвателния период от осем последователни седмици се определя загубата на тегло поради дифузия. Максимално допустимата средна загуба на гориво е 20 g за 24 часа изпитвателно време.
- 3.4. Ако загубата поради дифузия надвишава посочената в точка 3.3. стойност, описаното в тази точка изпитване трябва да се извърши повторно върху същия резервоар, за да се определи загубата от дифузия при  $296\text{ K} \pm 2\text{ K}$  ( $23\text{ }^{\circ}\text{C} \pm 2\text{ }^{\circ}\text{C}$ ), но при непроменени други условия. Измерената по този начин загуба не трябва да надвишава 10 g за 24 часа.



#### 4. УСТОЙЧИВОСТ НА ГОРИВО

След провеждане на посоченото в точка 3. изпитване, резервоарът трябва да продължава да отговаря на изискванията, посочени в точки 1. и 2.

#### 5. ОГНЕУСТОЙЧИВОСТ

Резервоарът трябва да бъде подложен на следните изпитвания:

- 5.1. Резервоарът, монтиран по същия начин, както на превозното средство, трябва да се изложи на пламък в продължение на две минути. Не трябва да има изтичане на гориво от резервоара.
- 5.2. Трябва да се извършат три изпитвания на различни резервоари, напълнени с гориво, както следва:
  - 5.2.1. Ако резервоарът е проектиран за монтаж на превозни средства, които са оборудвани с двигател с принудително запалване или с двигател със запалване чрез стъстяване, трябва да се извършат три изпитвания с резервоари, напълнени с първокласен бензин;
  - 5.2.2. Ако резервоарът е проектиран единствено за монтаж на превозни средства, които са оборудвани с двигател със запалване чрез стъстяване, трябва да се извършат три изпитвания с резервоари, напълнени с дизелово гориво;
  - 5.2.3. За всяко изпитване резервоарът и неговите принадлежности трябва да се монтира на приспособление за изпитване, което в максимална степен симулира действителните монтажни условия. Начинът, по който резервоарът се закрепва на приспособлението, трябва да отговаря на съответните спецификации за превозното средство. Трябва да се вземат под внимание частите на превозното средство, които предпазват резервоара и неговите принадлежности от излагане на пламък, или които по някакъв начин оказват въздействие върху разпространението на пламъка, както и всички монтирани върху резервоара компоненти и пробки. По време на изпитването трябва да се затворят всички отвори, но вентилационните системи трябва да продължат да функционират. Непосредствено преди изпитването резервоарът трябва да се напълни с указаното гориво до 50 % от вместимостта му.
- 5.3. Пламъкът, на който се излага резервоарът, трябва да се получи от изгарянето в корито на предлагано в търговската мрежа гориво за двигатели с принудително запалване (наричано по-долу „гориво“). Количеството гориво в коритото трябва да е достатъчно, за да позволи на пламъка, при условия на свободно горене, да гори по време на цялата процедура на изпитване.
- 5.4. Размерите на коритото трябва да бъдат подбрани така, че да осигурят излагането на пламъка на стените на резервоара за течно гориво. Следователно коритото трябва да надвишава хоризонталната проекция на резервоара с най-малко 20 cm, но с не повече от 50 cm. Страничните стени на коритото не трябва да се издават с повече от 8 cm над нивото на горивото в началото на изпитването.
- 5.5. Напълненото с гориво корито трябва да се постави под резервоара по такъв начин, че разстоянието между нивото на горивото в коритото и дъното на резервоара да отговаря на проектната височина на резервоара над пътната повърхност при маса на превозното средство в ненатоварено състояние (виж точка 7.4.). Или коритото, или приспособлението за изпитване, или и двете трябва да могат да се местят свободно.
- 5.6. По време на етап В на изпитването коритото трябва да се покрие с решетка, поставена на  $3 \text{ cm} \pm 1 \text{ cm}$  над нивото на горивото. Решетката трябва да е изработена от огнеупорен материал, съгласно предписанието в допълнение 2. Между тухлите не трябва да има междина, като те трябва да са закрепени над коритото с гориво по такъв начин, че отворите в тухлите да не бъдат запушени. Дължината и ширината на рамката трябва да е с 2 cm до 4 cm по-малка от вътрешните размери на коритото, така че да има междина от 1 cm до 2 cm между рамката и стената на коритото, която да позволява вентилиране.
- 5.7. Когато изпитванията се извършват на открито, трябва да се осигури достатъчна защита от вятър, а скоростта на вятъра на нивото на коритото с гориво не трябва да надвишава 2,5 km/h. Преди изпитването решетката трябва да се загрее до  $308 \text{ K} \pm 5 \text{ K}$  ( $35 \text{ }^\circ\text{C} \pm 5 \text{ }^\circ\text{C}$ ). Огнеупорните тухли могат да се навлажняват между изпитванията, за да се гарантират еднакви условия при всяко от изпитванията.
- 5.8. Изпитването трябва да включва четири етапа (виж допълнение 1).
  - 5.8.1. Етап А: Предварително подгряване (фигура 1)

Горивото в коритото трябва да се запали на разстояние най-малко 3 m от резервоара, който се изпитва. След предварително подгряване в продължение на 60 секунди, коритото трябва да се постави под резервоара.

5.8.2. Етап Б: Пряко излагане на пламък (фигура 2)

Резервоарът трябва да се изложи на пламъка от свободно горящото гориво в продължение на 60 секунди.

5.8.3. Етап В: Непряко излагане на пламък (фигура 3)

Веднага след приключване на етап Б, решетката трябва да се постави между горящото корито и резервоара. Резервоарът трябва да бъде изложен на така намаления пламък в продължение на още 60 секунди.

5.8.4. Етап Г: Край на изпитването (фигура 4)

Покритото с решетка горящо корито трябва да се върне в първоначалното си положение (етап А). Ако при приключване на изпитването резервоарът се е запалил, огънят трябва незабавно да се изгаси.

5.9. Резултатите от изпитването се приемат за удовлетворителни, ако от резервоара не се наблюдава никакъв теч на гориво.

6. УСТОЙЧИВОСТ НА ВИСОКИ ТЕМПЕРАТУРИ

6.1. Приспособлението, използвано за изпитването, трябва да възпроизвежда начина на монтиране на резервоара върху превозното средство, включително начина на функциониране на вентилационния отвор на резервоара.

6.2. Резервоарът, напълнен до 50 % от вместимостта си с вода с температура 293 К (20 °С), трябва да се изложи на температура на околната среда от 368 К  $\pm$  2 К (95 °С  $\pm$  2 °С) в продължение на един час.

6.3. Резултатите от изпитването се приемат за удовлетворителни, ако след изпитването от резервоара не изтича гориво или ако той не е сериозно деформиран.

7. МАРКИРОВКИ НА РЕЗЕРВОАРА ЗА ГОРИВО

Търговското наименование или марка трябва да са обозначени върху резервоара; това обозначение трябва да е неизтриваемо и ясно четливо на резервоара, когато той е монтиран на превозното средство.

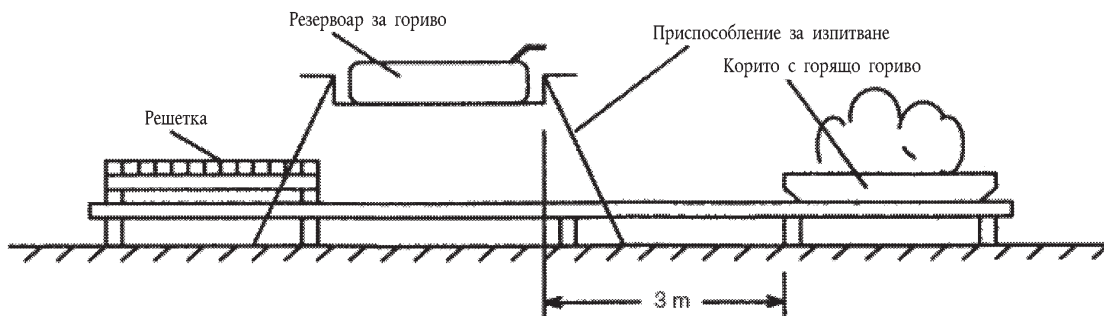
---

## Допълнение 1

## Изпитване за устойчивост на огън

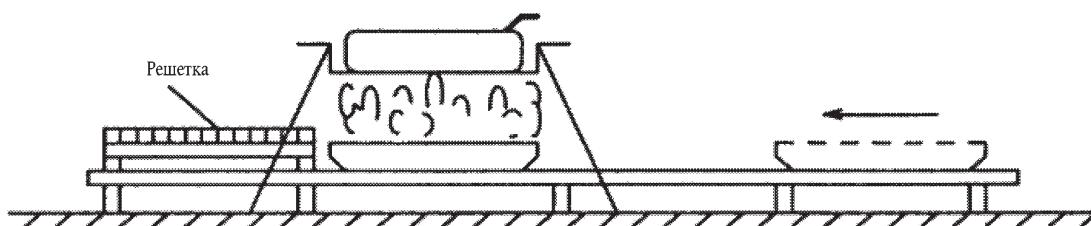
Фигура 1

## Етап А: Предварително подгряване



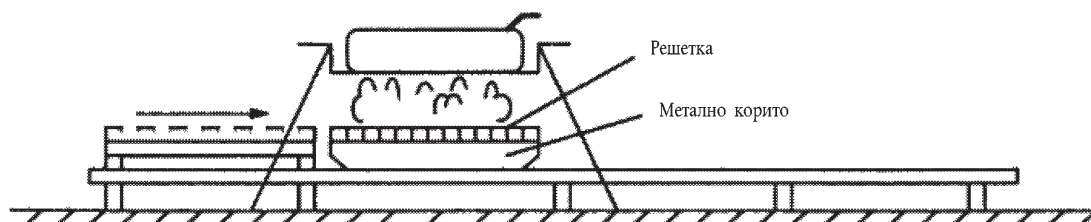
Фигура 2

## Етап Б: Пряко излагане на пламък



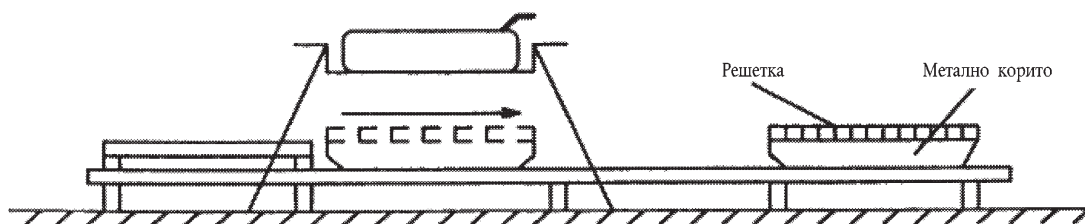
Фигура 3

## Етап В: Непряко излагане на пламък



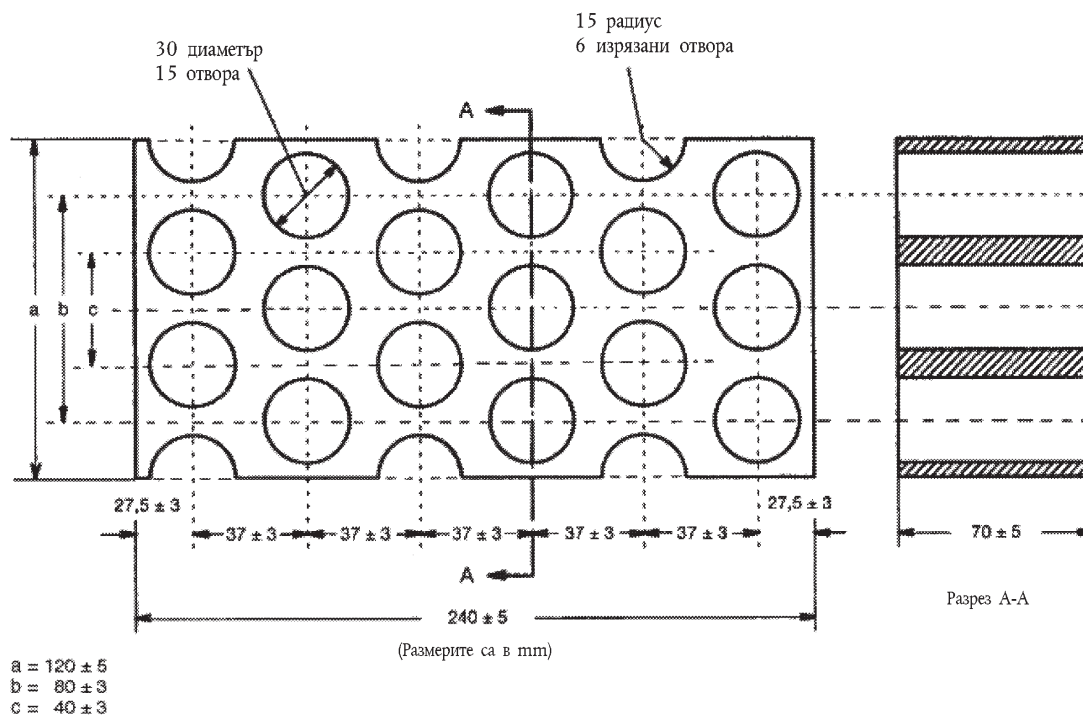
Фигура 4

## Етап Г: Край на изпитването



## Допълнение 2

## Размери и технически данни на огнеупорните тухли



ОГНЕУСТОЙЧИВОСТ (Конус на Зегер)

SK 30

СЪДЪРЖАНИЕ НА  $Al_2O_3$ 

30—33 %

ОТКРИТА ПОРЕСТОСТ ( $P_o$ )

20—22 % vol.

ПЛЪТНОСТ

1 900—2 000 kg/m<sup>3</sup>

ЕФЕКТИВНА ПЛОЩ НА ОТВОРИТЕ

44,18 %