

31988L0195

L 92/50

EIROPAS KOPIENU OFICIĀLAIS VĒSTNESIS

9.4.1988.

KOMISIJAS DIREKTĪVA 88/195/EEK**(1988. gada 24. marts),****ar ko tehnikas attīstībai pielāgo Padomes Direktīvu 80/1269/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu motora jaudu****(88/195/EEK)**

EIROPAS KOPIENU KOMISIJA,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas kopienas dibināšanas līgumu,

ņemot vērā Padomes Direktīvu 80/1269/EEK (1980. gada 16. decembris) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu motora jaudu⁽¹⁾, jo īpaši tās 3. pantu,

tā kā, paturot prātā iegūto pieredzi un jaunākos sasniegumus, jānosaka precīzākas testēšanas procedūras, kas izveidotas ar Direktīvu 80/1269/EEK, un jo īpaši tās jāpieskaņo ANO Eiropas Ekonomikas komisijas un Starptautiskās standartizācijas organizācijas jaunākajām izmaiņām;

tā kā šās direktīvas noteikumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi Komiteja to direktīvu pielāgošanai tehnikas attīstībai, kas attiecas uz mehāniskajiem transportlīdzekļiem,

IR PIENĒMUSI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Direktīvas 80/1269/EEK I un II pielikumu groza saskaņā ar šās direktīvas pielikumu.

2. pants

1. No 1988. gada 1. aprīļa, pamatojoties uz iemesliem, kas saistīti ar motora jaudu, dalībvalstis nedrīkst:

— atteikties piešķirt transportlīdzekļa tipam EEK tipa apstiprinājumu vai izdot tāda sertifikāta kopiju, kas minēts Padomes Direktīvas 70/156/EEK⁽²⁾ 10. panta 1. punktā pēdējā ievilkumā, vai piešķirt valsts tipa apstiprinājumu, vai

— aizliegt sākt transportlīdzekļa nodošanu ekspluatāciju,

ja šā transportlīdzekļa tipa vai šādu transportlīdzekļu motora jauda noteikta saskaņā ar Direktīvu 80/1269/EEK, kurā jaunākie grozījumi izdarīti ar šo direktīvu.

2. No 1988. gada 1. oktobra dalībvalstis:

— vairs neizdod Direktīvas 70/156/EEK 10. panta 1. punkta pēdējā ievilkumā paredzētā sertifikāta kopiju attiecībā uz transportlīdzekļa tipu, kura motora jauda nav noteikta saskaņā ar Direktīvu 80/1269/EEK, kurā jaunākie grozījumi izdarīti ar šo direktīvu,

— var atteikties piešķirt valsts tipa apstiprinājumu transportlīdzekļa tipam, kura motora jauda nav noteikta saskaņā ar Direktīvu 80/1269/EEK, kurā jaunākie grozījumi izdarīti ar šo direktīvu.

3. No 1992. gada 1. oktobra dalībvalstis var aizliegt nodot ekspluatācijā transportlīdzekļus, kuru motora jauda nav noteikta saskaņā ar Direktīvu 80/1269/EEK, kurā jaunākie grozījumi izdarīti ar šo direktīvu.

3. pants

Līdz 1988. gada 1. aprīlim dalībvalstis stājas spēkā pasākumi, kas vajadzīgi, lai izpildītu šās direktīvas prasības. Par to dalībvalstis tūlīt informē Komisiju.

4. pants

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē, 1988. gada 24. martā

Komisijas vārdā –
priekšsēdētāja vietnieks

COCKFIELD

⁽¹⁾ OV L 375, 31.12.1980., 46. lpp.⁽²⁾ OV L 42, 23.2.1970., 1. lpp.

PIELIKUMS

Direktīvas 80/1269/EEK I pielikumu aizstāj ar šādu pielikumu.

"I PIELIKUMS

MOTORA JAUDAS NOTEIKŠANA

1. EEK TIPA APSTIPRINĀJUMS

1.1. **EEK tipa apstiprinājuma pieteikums**

EEK tipa apstiprinājuma pieteikumu par transportlīdzekļa tipu attiecībā uz motora jaudu iesniedz transportlīdzekļa ražotājs vai tā pilnvarotais pārstāvis.

1.1.1. Pieteikumam pievieno tālāk tekstā minēto dokumentu un šādu informāciju trīs eksemplāros:

1.1.1.1. Pienācīgi aizpildītu informācijas lapu,

1.1.1.2. Informāciju, kas noteikta 1. vai 2. papildinājumā.

1.1.2. Ja par tipa apstiprināšanas testiem atbildīgais tehniskais dienests pats veic testus, jānodrošina apstiprināmā transportlīdzekļa tipa reprezentatīvs paraugs.

1.2. **Dokumenti**

Gadījumos, kad akceptē pieteikumu 1.1. punkta nozīmē, kompetentā iestāde sagatavo dokumentu, kura paraugs pievienots II pielikumā. Lai sastādītu šo dokumentu, tās dalībvalsts kompetentā iestāde, kas veic EEK tipa apstiprinājuma testus, var izmantot ziņojumu, ko sagatavojusi saskaņā ar šās direktīvas noteikumiem apstiprināta vai atzīta laboratorija.

2. DARBĪBAS JOMA

2.1. Šo metodi piemēro iekšdedzes motoriem, ko izmanto M un N kategoriju transportlīdzekļu darbināšanai, kā noteikts Direktīvas 70/156/EEK I pielikumā, un kas pieder pie viena no šādiem tipiem.

2.1.1. Iekšdedzes virzuļmotori (dzirksteļaidzdedzes vai kompresijaizdedzes), izņemot brīvo virzuļu motorus;

2.1.2. Rotējošu virzuļu motori.

2.2. Šo metodi piemēro dabiskas vai mehāniskas vilkmes motoriem.

3. DEFINĪCIJAS

Šajā direktīvā,

3.1. "Lietderīgā jauda" ir jauda, kas iegūta izmēģinājumu standā kloķvārpstas galā vai tās ekvivalents pie attiecīgā motora apgriezīu skaita ar 1. tabulā minētajām papildiekārtām. Ja jaudas mērījumus var veikt tikai ar uzstādītu pārnesumkārbu, ņem vērā pārnesumkārbas lietderības koeficientu.

3.2. "Maksimālā lietderīgā jauda" ir lietderīgās jaudas maksimālā vērtība, kas mērīta pie pilnas motora slodzes.

3.3. "Standarta ražošanas iekārtas" ir ražotāja nodrošinātas iekārtas konkrētajam mērķim.

4. PILNAS SLODZES JAUDAS MĒRĪJUMU PRECIZITĀTE
- 4.1. **Griezes moments:** $\pm 1 \%$ no mērītā griezes momenta ⁽¹⁾.
- 4.2. **Motora apgriezienu skaits**
Mērījumam jābūt ar precizitāti $\pm 0,5 \%$ robežās. Mērot motora apgriezienu skaitu, ieteicams izmantot automātiski sinhronizētu apgriezienu mērītāju un hronometru.
- 4.3. **Degvielas patēriņš:** $\pm 1 \%$ no mērītā patēriņa.
- 4.4. **Degvielas temperatūra:** $\pm 2 \text{ K}$.
- 4.5. **Motora ieplūdes gaisa temperatūra:** $\pm 2 \text{ K}$.
- 4.6. **Barometra spiediens:** $\pm 100 \text{ Pa}$.
- 4.7. **Spiediens ieplūdes kolektorā:** $\pm 50 \text{ Pa}$ (skat. 1. tabulas 1a. piezīmi).
- 4.8. **Spiediens transportlīdzekļa izplūdes caurulē:** $\pm 200 \text{ Pa}$ (skat. 1. tabulas 1b. piezīmi).
5. TESTS LIETDERĪGĀS MOTORA JAUDAS MĒRĪŠANAI
- 5.1. **Papildiekārtas**
- 5.1.1. *Uzstādāmās papildiekārtas*
Testa laikā papildiekārtas, kas nepieciešamas motora darbībai paredzētajā nolūkā (saskaņā ar 1. tabulas uzskaitījumu), uzstāda izmēģinājumu stendā iespējami tālu paredzētajam nolūkam atbilstīgajā pozīcijā.
- 5.1.2. *Noņemamās papildiekārtas*
Atsevišķas transportlīdzekļa palīgdetāļas, kas nepieciešamas tikai transportlīdzekļa darbībai un ko var uzstādīt motoram, uz testa laiku noņemt.
Kā piemērs kalpo šāds neizsmēlošs uzskaitījums:
— bremžu gaisa kompresors,
— stūres pastiprinātāja kompresors,
— balstiekārtas kompresors,
— gaisa kondicionēšanas sistēma.
Ja palīgdetāļas nevar noņemt, var noteikt to absorbēto jaudu bez slodzes un pieskaitīt mērītajai motora jaudai.

⁽¹⁾ Griezes momenta mērīšanas sistēmu kalibrē, lai ņemtu vērā berzes radītos zudumus. Precizitāte dinamometra stenda mērīšanas diapazona zemākajā pusē var būt $\pm 2 \%$ no mērītā griezes momenta.

1. TABULA

Papildiekārtas, ko izmanto testam lietderīgās motora jaudas mērīšanai

Nr.	Papildiekārta	Uzstādīta lietderīgās jaudas testam
1	Ieplūdes sistēma Jā, standarta ražošanas iekārta Gaisa filtrs ^(1a) Iesūcēja klusinātājs ^(1a) Kartera emisijas kontroles sistēma Ātruma ierobežotājierīce ^(1a)	} Ieplūdes kolektors
2	Ieplūdes kolektora indukcijas sildierīce	Jā, standarta ražošanas iekārta (ja iespējams, to iestata labvēlīgākajā pozīcijā)
3	Izplūdes sistēma Jā, standarta ražošanas iekārta Izplūdes kolektors Savienotājcaurules ^(1b) Trokšņa slāpētājs ^(1b) Izpūtējcaurule ^(1b) Izplūdes bremzes ⁽²⁾ Kompresors	} Izplūdes attīrīšanas iekārta
4	Degvielas padeves sūknis ⁽³⁾	Jā, standarta ražošanas iekārta
5	Karburators Elektroniska kontroles sistēma, gaisa plūsmas mērītājs utt. (ja uzstādīts) Spiediena samazināšanas ierīce Iztvaicētājs Maisītājs	} Jā, standarta ražošanas iekārta } Iekārta gāzes motoriem
6	Degvielas iesmidzināšanas iekārta (benzīnam un dīzeļdegvielai) Priekšfiltrs Filtrs Sūknis Augsta spiediena caurule Sprausla Ieplūdes gaisa vārsts, ja uzstādīts ⁽⁴⁾ Elektroniska kontroles sistēma, gaisa plūsmas mērītājs utt. (ja uzstādīts) Regulators/kontroles sistēma Automātiska pilnas slodzes apturēšanas ierīce kontroles zobratam atkarībā no atmosfēras apstākļiem	} Jā, standarta ražošanas iekārta
7	Šķidrums dzesēšanas iekārta Motora pārsegs Pārsega ventilācijas atvere Radiators Ventilators ⁽⁵⁾ ⁽⁶⁾ Ventilatora slēgs Ūdensstrūklas sūknis Termostats ⁽⁷⁾	} Nē } Jā, standarta ražošanas iekārta ⁽⁸⁾

Nr.	Papildiekārta	Uzstādīta lietderīgās jaudas testam
8	Gaisdzese Slēgs Ventilators ⁽⁵⁾ ⁽⁶⁾ Temperatūras regulēšanas ierīce	} Jā, standarta ražošanas iekārta
9	Elektroiekārtas	Jā, standarta ražošanas iekārta ⁽⁸⁾
10	Kompresijas iekārtas (ja uzstādītas) Jā, standarta ražošanas iekārta Uzpūtes gaisa dzesētājs ⁽⁹⁾ Dzesēšanas sūkņi vai ventilatori (motora darbināti) Dzesēšanas plūsmas kontrolierīce (ja uzstādīta)	} Kompresors, kuru darbina motors tiešā veidā un/vai izplūdes gāzes
11	Izmēģinājumu stenda papildu ventilators	Jā, ja nepieciešams
12	Pretpiesārņojuma ierīce ⁽¹⁰⁾	Jā, standarta ražošanas iekārta

⁽⁴⁾ Uzstāda visu ieplūdes sistēmu, kā nepieciešams paredzētajai izmantošanai, ja pastāv risks, ka tiks manāmi ietekmēta motora jauda; divtaktu un dzirksteļaiždedzes motoru gadījumā; ja to pieprasa ražotājs. Citos gadījumos var uzstādīt ekvivalentu sistēmu ar noteikumu, ka spiediens, kas mērīts motora izplūdes sistēmas izejas punktā, neatšķiras no ražotāja noteiktā par vairāk nekā 100 Pa no robežvērtības, ko ražotājs noteicis tīram gaisa filtram.

⁽⁵⁾ Uzstāda visu izplūdes sistēmu, kā nepieciešams paredzētajai izmantošanai; ja pastāv risks, ka tiks manāmi ietekmēta motora jauda; divtaktu un dzirksteļaiždedzes motoru gadījumā; ja to pieprasa ražotājs. Citos gadījumos var uzstādīt ekvivalentu sistēmu ar noteikumu, ka spiediens, kas mērīts motora izplūdes sistēmas izejas punktā, neatšķiras no ražotāja noteiktā par vairāk nekā 1000 Pa. Motora izplūdes sistēmas izejas punkts ir punkts 150 mm sistēmā uz augšu no izplūdes sistēmas motoram uzstādītās daļas gala.

⁽⁶⁾ Ja motorā iebūvētas izplūdes bremzes, droseles vārstu fiksē pilnīgi atvērtā stāvoklī.

⁽⁷⁾ Ja nepieciešams, degvielas padeves spiedienu var regulēt, lai panāktu atbilstību spiediena vērtībām konkrētajā motora izmantošanā (jo īpaši, ja izmanto degvielas "atpakaļ padeves" sistēmu).

⁽⁸⁾ Gaisa ieplūdes vārsts ir regulēšanas vārsts degvielas sūkņa pneimatiskajam regulatoram. Degvielas iesmidzināšanas iekārtas regulatoram var būt citas uzstādītas ierīces, kas ietekmē padotās degvielas daudzumu.

⁽⁹⁾ Radiatoru, ventilatoru, ventilatora slēgu, ūdensstrūklas sūkņi un termostatu novieto izmēģinājumu stendā tādā pašā pozīcijā, kā transportlīdzeklī. Dzesēšanas šķidrums cirkulāciju rada tikai ar motora ūdensstrūklas sūkņi. Šķidrums dzesēšanu nodrošina vai nu motora radiatora, vai ārējais kontūrs ar noteikumu, ka šī kontūra spiediena zudumi un spiediens sūkņa ieplūdē būtiski saglabājas tāds pats kā motora dzesēšanas sistēmai. Radiatora žalūzijas, ja iebūvētas, atrodas atvērtā pozīcijā. Ja ventilatoru, radiatoru un slēga sistēmu nevar ērti uzstādīt motoram, jaudu, ko absorbējis ventilators, kas uzstādīts pareizā pozīcijā attiecībā pret radiatoru un slēgu, nosaka pie ātrumiem, kas atbilst motora jaudas mērījumiem izmantotajiem ātrumiem vai nu aprēķinu ceļā, vai no standartparametriem, vai veicot praktiskus testus. Šo jaudu, kas koriģēta atbilstoši 6.2. punktā noteiktajiem atmosfēras standarta apstākļiem, atņemt no koriģētās jaudas.

⁽¹⁰⁾ Ja ir iebūvēts atvienojams vai pakāpenisks ventilators, testu veic ar atvienotu atvienojamo ventilatoru vai noregulējot pakāpenisko ventilatoru uz maksimālo caurplūdi.

⁽¹⁾ Termostatu var iestatīt pilnīgi atvērtā pozīcijā.

⁽²⁾ Minimālā ģenerators jauda: ģenerators jaudu ierobežo līdz līmenim, kas nepieciešams to detaļu darbībai, kas ir obligātas motora darbībai. Ja nepieciešams akumulatora savienojums, izmanto pilnīgi uzlādētu akumulatoru labā stāvoklī.

⁽³⁾ Uzpūtes gaisa dzesētus motorus pārbauda ar uzpūtes gaisa dzesēšanu, izmantojot dzesēšanas šķidrumu vai gaisu, bet, ja ražotājs vēlas, dzesēšanas gaisa dzesētājus var aizstāt ar izmēģinājumu stenda sistēmu. Jebkurā gadījumā jaudu pie katra ātruma mēra ar to pašu motora gaisa spiediena kritumu un temperatūras kritumu pie uzpūtes gaisa dzesētāja izmēģinājumu stenda sistēmā, ko noteicis ražotājs visa transportlīdzekļa sistēmai

⁽⁴⁾ Tās var ietvert, piemēram, izplūdes gāzu recirkulācijas sistēmu, katalizatoru, termoreaktoru, sekundārā gaisa padeves sistēmu un degvielas iztvaikošanas aizsardzības sistēmu.

5.1.3. *Kompresijaizdedzes motora palaišanas papildiekārtas*

Kompresijaizdedzes motoru palaišanas papildiekārtām ņem vērā šādus divus gadījumus:

- a) Elektriskā palaišana: Uzstāda ģeneratoru, kas vajadzības gadījumā apgādā papildiekārtas, kuras obligāti nepieciešamas motora darbībai.
- b) Palaišana, kas nav elektriska: Ja ir citas elektriski vadāmas detaļas, kas obligāti nepieciešamas motora darbībai, uzstāda ģeneratoru šo detaļu piedziņai. Pretējā gadījumā ģeneratoru noņem.

Jebkurā gadījumā uzstāda un bez slodzes darbina sistēmu palaišanai nepieciešamās enerģijas ražošanai un akumulēšanai.

5.2. **Iestatīšanas nosacījumi**

Iestatīšanas nosacījumi, ko izmanto lietderīgās jaudas noteikšanas testā, norādīti 2. tabulā.

2. TABULA

Iestatīšanas nosacījumi

1.	Karburatora (-u) iestatījumi	} Nosaka saskaņā ar ražotāja ražošanas tehni-skajiem datiem un pielieto bez tālākām iz-maiņām konkrētajai izmantošanai
2.	Degvielas sūkņa padeves sistēmas iestatījumi	
3.	Aizdedze vai iesmidzināšanas laikiestate (laika līkne)	
4.	Regulatora iestatījumi	
5.	Pretpiesārņojuma ierīces	

5.3. **Testa apstākļi**

5.3.1. Lietderīgās jaudas tests sastāv no darbināšanas pie pilnas droseles dzirksteļaiždedzes motoriem un pie fiksētas pilnas slodzes degvielas sūkņa iestatījumiem kompresijas aizdedzes motoriem, nodrošinot motora komplektā-ciju saskaņā ar 1. tabulu.

5.3.2. Snieguma datus iegūst pie stabiliem darbības nosacījumiem, ar adekvātu svaiga gaisa pieplūdi motoram. Motoram ir jābūt iestrādātam saskaņā ar ražotāja ieteikumiem. Sadeģšanas kamerās var atrasties iegulas ierobežotā daudzumā.

Testa apstākļus, tādus kā ieplūdes gaisa temperatūra, izvēlas iespējami tuvus nominālajiem apstākļiem (skat. 6.2. punktu), lai samazinātu korekcijas koeficienta lielumu.

5.3.3. Motora ieplūdes gaisa (apkārtējā gaisa) temperatūru mēra robežās līdz 0,15 m augšpus gaisa attīrītāja ieejas punkta vai, ja neizmanto gaisa attīrītāju, robežās līdz 0,15 m no gaisa padeves piltuves. Termopāra termometram nodrošina aizsardzību no izstarotā siltuma un novieto tieši gaisa plūsmā. Tam nodrošina aizsardzību arī no saskares ar degvielu. Mērījumus veic pietiekami daudz vietās, lai iegūtu reprezentatīvu vidējo ieplūdes temperatūru.

5.3.4. Neregistrē nekādus datus, līdz sasniegts stabilitātes līmenis, kurā temperatūra saglabājusies konstanta vismaz vienu minūti.

5.3.5. Darbības vai nolasījumu laikā motora ātrums nedrīkst atšķirties no izvēlēta ātruma par vairāk nekā $\pm 1\%$ vai $\pm 10 \text{ min}^{-1}$, no šiem izvēloties lielāko.

5.3.6. Novērotos bremžu slodzes, degvielas patēriņa un ieplūdes gaisa temperatūras datus reģistrē vienlaicīgi, un tie ir vidējais no divām stabilām secīgām vērtībām, kas bremžu slodzei un degvielas patēriņam neatšķiras par vairāk nekā 2 %.

- 5.3.7. Dzesētājielas temperatūru motora izplūdē uztur robežās ± 5 K no augšējās termostata kontrolētās temperatūras, ko nosaka ražotājs. Ja ražotājs nav noteicis temperatūru, tā ir $353 \text{ K} \pm 5 \text{ K}$.
- Dzesēšanas gaisa motori temperatūru ražotāja norādītajā punktā uztur robežās $+ 0/-20$ K no ražotāja noteiktās maksimālās temperatūras pie nominālajiem apstākļiem.
- 5.3.8. Degvielas temperatūru mēra karburatora ieklūdē vai degvielas iesmidzināšanas sistēmā un uztur motora ražotāja noteiktajās robežās.
- 5.3.9. Smērēljas temperatūru, ko mēra eļļas tvertnē vai eļļas dzesētājā izplūdē, ja tas uzstādīts, uztur motora ražotāja noteiktajās robežās.
- 5.3.10. Lai uzturētu temperatūru 5.3.7., 5.3.8. un 5.3.9. punktā noteiktajās robežās, var izmantot papildu regulēšanas sistēmu, ja nepieciešams.
- 5.3.11. *Degviela*
- Degviela ir tirgū pieejamā degviela bez dūmu nomākšanas papildu piedevām. Strīdu gadījumā standartdegviela ir šāda:
- dzirksteļaiždedzes motoriem atbilstīgi VI pielikuma 1. punktam un
 - kompresijaždedzes motoriem atbilstīgi VI pielikuma 2. punktam
- Padomes Direktīvā 70/220/EEK (1970. gada 20. marts) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz pasākumiem, kas jāveic, lai novērstu gaisa piesārņošanu, ko rada gāzveida emisija no mehāniskajiem transportlīdzekļiem ⁽¹⁾, kurā jaunākie grozījumi izdarīti ar Direktīvu 83/351/EEK ⁽²⁾.
- Kā alternatīvu minēto standartdegvielu vietā pēc ražotāja ieskata var izmantot CEC ⁽³⁾ noteiktās standartdegvielas CEC-RF-08-A-85 (dzirksteļaiždedzes motoriem darbībai ar svinu nesaturošu degvielu) vai CEC-RF-03-A-84 (kompresijaždedzes motoriem).
- 5.4. **Testa procedūra**
- Mērījumus veic pie pietiekama skaita motora ātrumu, lai precīzi noteiktu pilnu jaudas līkni starp ražotāja ieteikto mazāko un lielāko motora apgriezīnu skaitu. Šis ātrumu diapazons ietver apgriezīnu ātrumu, pie kura motors darbojas ar maksimālo jaudu. Pie katra ātruma nosaka vidējo no vismaz diviem stabiliem mērījumiem.
- 5.5. **Dūmu indeksa mērīšana**
- Kompresijaždedzes motoru gadījumā testēšanas laikā pārbauda, vai izplūdes gāzes atbilst Padomes Direktīvas 72/306/EEK ⁽⁴⁾ VI pielikuma nosacījumiem.
- 5.6. **Reģistrējamie dati**
- Reģistrējamie dati norādīti I papildinājumā.
6. JAUDAS KOREKCIJAS KOEFICIENTI
- 6.1. **Definīcija**
- Jaudas korekcijas koeficients ir koeficients, ko izmanto motora jaudas noteikšanai pie 6.2. punktā izklāstītajiem atmosfēras standartapstākļiem.
- $$P_o = \alpha \cdot P$$
- kur
- P_o ir koriģētā jauda (t.i., jauda atmosfēras standartapstākļos);
- α ir korekcijas koeficients (α_a vai α_g);
- P ir mērītā jauda (testa jauda).

⁽¹⁾ OV L 76, 6.4.1970., 1. lpp.

⁽²⁾ OV L 197, 20.7.1983., 1. lpp.

⁽³⁾ Eiropas Koordinācijas padome smērēļu un motora degvielu snieguma pārbaūzu attīstībai.

⁽⁴⁾ OV L 190, 20.8.1972., 1. lpp.

6.2. Atmosfēras standartapstākļi

6.2.1. *Temperatūra* (T_o): 298 K (25 °C)

6.2.2. *Sausas atmosfēras spiediens* (p_{so}): 99 kPa

Piezīme: Sausas atmosfēras spiediena pamatā ir 100 kPa kopējais spiediens un 1 kPa ūdens tvaiku spiediens.

6.3. Atmosfēras testa apstākļi

Atmosfēras apstākļi testēšanas laikā ir šādi.

6.3.1. *Temperatūra* (T)

Dzirksteļaiždedzes motoriem $288 \text{ K} \leq T \leq 308 \text{ K}$

Kompresijas aiždedzes motoriem $283 \text{ K} \leq T \leq 313 \text{ K}$.

6.3.2. *Spiediens* (p)

$80 \text{ kPa} \leq p_s \leq 110 \text{ kPa}$.

6.4. Korekcijas koeficientu α_a un α_d (¹)noteikšana

6.4.1. *Dabiskas vai mehāniskas vilkmes dzirksteļaiždedzes motori – koeficients α_a*

$$\alpha_a = \left(\frac{99}{P_s}\right)^{1,2} \cdot \left(\frac{T}{298}\right)^{0,6} \quad (2)$$

kur

T ir motora ievilkta gaisa absolūtā temperatūra, izteikta kelvīnos (K);

p_s ir kopējais sausas atmosfēras spiediens kilopaskālos (kPa), t. i., kopējais barometra spiediens, no kura atņemts ūdens tvaika spiediens.

Laboratorijā izpildāmie nosacījumi.

Lai testu atzītu par derīgu, korekcijas koeficientam α_a jābūt tādām, lai izpildītos šāds nosacījums.

$$0,93 \leq \alpha_a \leq 1,07$$

Ja tiek pārsniegti šie robežlielumi, norāda korigēto vērtību un testa ziņojumā ieraksta precīzus testa apstākļus (temperatūru un spiedienu).

6.4.2. *Kompresijaizdedzes motors – koeficients α_d*

Jaudas korekcijas koeficientu (α_d) kompresijaizdedzes motoriem pie konstantas degvielas plūsmas iegūst, piemērojot šādu formulu.

$$\alpha_d = (f_a) f_m$$

kur

f_a ir atmosfēras koeficients;

f_m ir katra motora tipa un regulēšanas raksturlielums.

6.4.2.1. *Atmosfēras koeficients f_a*

Šis koeficients norāda vides apstākļu ietekmi (spiediens, temperatūra un mitrums) un motora ievilkto gaisu.

Atmosfēras koeficients formulas ir dažādas atbilstīgi motora tipam.

6.4.2.1.1. *Dabiskas un mehāniskas vilkmes motoriem:*

$$f_a = \left(\frac{99}{P_s}\right) \cdot \left(\frac{T}{298}\right)^{0,7}$$

6.4.2.1.2. *Turbokompresijas motori ar ieplūdes gaisa dzesēšanu vai bez tās.*

$$f_a = \left(\frac{99}{P_s}\right)^{0,7} \cdot \left(\frac{T}{298}\right)^{1,5}$$

(¹) Pārbaudes var veikt telpās ar gaisa kondicionēšanu, kurās iespējams regulēt atmosfēras apstākļus.

(²) Gadījumā, kad motors ir aprīkots ar automātisko gaisa temperatūras kontroli, ja ierīce ir tāda, ka pie pilnas slodzes 25 °C temperatūrā netiek pievienots uzkaršēts gaiss, testu veic ar pilnīgi aizvērtu ierīci. Ja ierīce joprojām strādā pie 25 °C, pārbaudi veic, ierīci darbojoties parastā režīmā, un temperatūras faktors korekcijas koeficientā tiek pieņemts kā nulle (netiek veikta temperatūras korekcija).

6.4.2.2. Motora koeficients f_m

f_m ir q_c funkcija (koriģēta atbilstoši degvielas plūsmai):

$$f_m = 0,036 \cdot q_c - 1,14$$

kur

$$q_c = q/r$$

kur

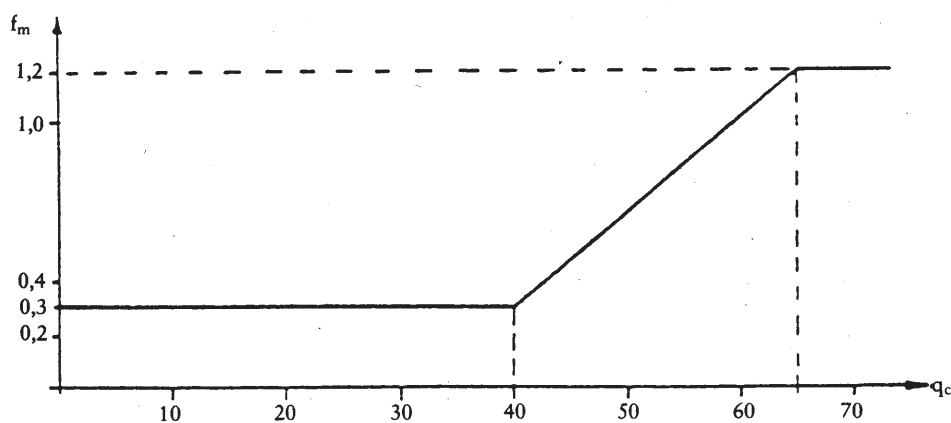
q ir degvielas plūsma, izteikta miligramos vienā ciklā uz kopējā darba tilpuma litru (mg/(litri · cikli)).

r ir kompresora izplūdes un kompresora ieplūdes spiedienu attiecība (dabiskas vilkmes motoriem $r = 1$).

Šī formula ir spēkā q_c vērtībām intervālā starp 40 mg/(litri · cikli) un 65 mg/(litri · cikli) ieskaitot.

q_c vērtībām, kas ir zemākas par 40 mg/(litri · cikli), izmanto konstantu f_m vērtību, kas ir vienāda ar 0,3 ($f_m = 0,3$).

q_c vērtībām, kas ir lielākas par 65 mg/(litri · cikli), izmanto konstantu f_m vērtību, kas ir vienāda ar 1,2 ($f_m = 1,2$) (skat. attēlu).



6.4.2.3. Laboratorijā izpildāmie nosacījumi.

Lai testu atzītu par derīgu, korekcijas koeficientam a_d jābūt tādām, lai izpildītos šāds nosacījums.

$$0,9 \leq a_d \leq 1,1$$

Ja tiek pārsniegti šie robežlielumi, norāda koriģētu iegūto vērtību un testa ziņojumā ieraksta precīzus testa apstākļus (temperatūru un spiedienu).

7. TESTA ZIŅOJUMS

Testa ziņojumā iekļauj lietderīgās jaudas noteikšanai nepieciešamos rezultātus un visus aprēķinus, kā norādīts II pielikumā, kā arī motora parametrus, kas uzskaitīti šā pielikuma 1. papildinājumā vai 2. papildinājumā.

8. MOTORA TIPĀ PĀRVEIDOŠANA

Par visiem motora pārveidojumiem attiecībā uz 1. papildinājumā vai 2. papildinājumā uzskaitītajiem parametriem ziņo kompetentajai iestādei. Tad minētā iestāde var vai nu:

- 8.1. uzskatīt, ka veiktie pārveidojumi, visticamāk, būtiski neietekmēs motora jaudu; vai
 - 8.2. pieprasīt tālāku motora jaudas noteikšanu, veicot tādus testus, kādi šķiet nepieciešami.
9. PIELAIDES, MĒROT LIETDERĪGO JAUDU
- 9.1. Tehniskā dienesta mērītā motora lietderīgā jauda var atšķirties par $\pm 2\%$ no ražotāja noteiktās lietderīgās jaudas, ar pielaidi $1,5\%$ motora ātrumam.
 - 9.2. Ražojuma atbilstības testa laikā noteiktā motora lietderīgā jauda var atšķirties par $\pm 5\%$ no lietderīgās jaudas, kas noteikta tipa apstiprināšanas testā.

Šādi groza Direktīvas 80/1269/EEK 1. papildinājumu.

Apakšvirsrakstu "(Dīzeļmotori)" aizstāj ar "(kompresijaizdedzes motori)".

Papildinājuma 3.2.2.1.3., 3.2.2.4.3., 3.2.2.4.4. un 3.2.2.4.5. punktā "r/min" aizstāj ar "min⁻¹".

Papildinājuma 3.2.2.3.3. punktā "bar" aizstāj ar "kPa".

Šādi groza Direktīvas 80/1269/EEK 2. papildinājumu.

Papildinājuma 3.2.2.4. punktā "bar" aizstāj ar "kPa".

Šādi groza Direktīvas 80/1269/EEK II pielikumu.

Pielikuma 5.1.1., 5.1.2. un 5.1.3. punktā "mbar" aizstāj ar "kPa".

Pielikuma 5.3., 6.1., 6.2., 6.3. un 6.4. punktā "r/min" aizstāj ar "min⁻¹".

Pielikuma 5.6.3., 5.6.4., 6.1. un 6.2. punktā "dīzeļ" aizstāj ar "kompresijaizdedzes".
