

10 септември 2003 г.

## СПОГОДБА

**ЗА ПРИЕМАНЕ НА ЕДНАКВИ ТЕХНИЧЕСКИ ПРЕДПИСАНИЯ ЗА КОЛЕСНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА, ОБОРУДВАНЕ И ЧАСТИ, КОИТО МОГАТ ДА БЪДАТ МОНТИРАНИ И/ИЛИ ИЗПОЛЗВАНИ НА КОЛЕСНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА, И УСЛОВИЯ ЗА ВЗАИМНО ПРИЗНАВАНЕ НА ОДОБРЕНИЯ, ИЗДАВАНИ НА ОСНОВАТА НА ТЕЗИ ПРЕДПИСАНИЯ <sup>\*)</sup>**

(Преработка 2, включваща поправките влезли в сила на 16 октомври 1995 г.)

---

### Добавка 33: Правило 34

#### Преработка 1

**Включваща всички валидни текстове до:**

Серия поправки 01 – дата на влизане в сила: 18 януари 1979

Серия поправки 02 – дата на влизане в сила: 16 юли 2003

**ЕДИННИ УСЛОВИЯ ОТНОСНО ОДОБРЯВАНЕ НА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА ПО ОТНОШЕНИЕ НА ПРЕДОТВРАТЯВАНЕТО НА ОПАСНОСТТА ОТ ВЪЗНИКВАНЕ НА ПОЖАР**



**ОРГАНИЗАЦИЯ НА ОБЕДИНЕНИТЕ НАЦИИ**

---

<sup>\*)</sup> Предишно наименование на Спогодбата:

Спогодба за приемане на еднакви условия за одобрение и взаимно признаване на одобряването на оборудването и частите за моторни превозни средства, подписана в Женева на 20 март 1958.

## **Наредба No.34**

### **ЕДИННИ РАЗПОРЕДБИ ОТНОСНО ОДОБРЕНИЕТО НА ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА ПО ОТНОШЕНИЕ НА ПРЕДОТВРАТЯВАНЕ НА РИСКОВЕТЕ ОТ ПОЖАР**

#### **СЪДЪРЖАНИЕ**

<b>НАРЕДБА</b>	<b><u>Стр.</u></b>
1. Обхват .....	5
2. Заявление за одобрение .....	5
3. Одобрение .....	6
<b>ЧАСТ I – ОДОБРЕНИЕ НА МПС ПО ОТНОШЕНИЕ НА РЕЗЕРВОАРИТЕ ЗА ГОРИВО</b>	
4. Определения .....	8
5. Изисквания към резервоарите за течно гориво .....	8
6. Изпитания на резервоари за течно гориво .....	10
<b>ЧАСТ II – ОДОБРЕНИЕ НА МПС ПО ОТНОШЕНИЕ НА ПРЕДОТВРАТЯВАНЕ НА РИСКОВЕТЕ ОТ ПОЖАР В СЛУЧАЙ НА СБЛЪСЪК</b>	
7. Определения .....	11
8. Изисквания към монтажа на одобрените резервоари за течно гориво .....	12
9. Изпитания върху МПС .....	13
10. Модификации на типа МПС .....	13
11. Съответствие на изделията .....	14
12. Санциониране при несъответствие на изделията .....	14
13. Преходни разпоредби .....	14
14. Наименования и адреси на Техническите служби отговорни за провеждането на тестове за одобрение и на административните отдели .....	15

## СЪДЪРЖАНИЕ

(продължение)

### ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1 – Удостоверение относно одобрението, удължаването, отказ или оттегляне на одобрение или окончателно спиране от производство на даден тип МПС по отношение на резервоара за течено гориво и предотвратяване на рисковете от възникване на пожар при челен/страничен сблъсък или удар отзад, съгласно Наредба No.34

Приложение 2 – Подредба на знаците за одобрение

Приложение 3 – Тестване при челен сблъсък в преграда

Приложение 4 – Процедура за тестване при удар отзад

Приложение 5 – Изпитания на резервоари за гориво направени от пластмаса

Приложение 5 – Допълнение 1 – Тест за устойчивост на пожар

Приложение 5 – Допълнение 2 – Размери и технически данни на огнеупорните тухли

\* \* \*

## 1. ОБХВАТ

Настоящата Наредба се отнася за:

- 1.1 . ЧАСТ I: одобрение на МПС от категории M, N and O<sup>1)</sup> по отношение на резервоара (-ите) за течно гориво.
- 1.2 . ЧАСТ II: одобрение на МПС от категория M1 оборудвани с резервоар(и) за течно гориво, които са били одобрени съгласно Част I от настоящата Наредба по отношение на предотвратяване на рискове от възникване на пожар при челен и/или страничен сблъсък и/или удар отзад. Част II се прилага по искане на производителя.
- 1.3. По искане на производителя, МПС различни от тези споменати по-горе в параграф 1.2., могат да бъдат одобрени съгласно настоящата Наредба.

## 2. ЗАЯВЛЕНИЕ ЗА ОДОБРЕНИЕ

- 2.1. Заявлението за одобрение на тип МПС към дадена част от настоящата Наредба се подава от производителя на МПС или от негов надлежно упълномощен представител.
- 2.2. То се придружава от изброените по-надолу документи в три екземпляра и от следната подробна информация:
  - 2.2.1. подробно описание на типа на МПС по отношение на позициите специфицирани в параграфи 4.2. и/или 7.2. Номерата и/или символите за идентифициране на типа на двигателя и на МПС са изрично упоменати;
  - 2.2.2. чертеж(и), показващ(и) характеристиките на резервоара за гориво и специфициращи вида на материала, от който е направен;
  - 2.2.3. схема на цялата система за хранване с гориво, показваща разположението на всеки компонент в МПС и
  - 2.2.4. за заявления съгласно Част II от настоящата Наредба, схема на електрическата инсталация, показваща нейното разположение начините на свързване в МПС.
- 2.3. Задължително се представят следните материали на Техническата служба отговорна за провеждането на изпитания за одобрение на тип:
  - 2.3.1. Едно моторно превозно средство, представител на типа МПС подлежащи на одобрение, или частите от МПС, които Техническата служба прецени че са необходими за провеждането на изпитанията за одобрение;

---

1) Както е определено в Приложение 7 на *Обединената Резолюция за Автомобилостроенето* (R.E.3) (TRANS/WP.29/78/Rev.1/Amend.2)

- 2.3.2. В случай на ПМС оборудвано с резервоар за гориво направен от пластмаса: седем допълнителни резервоара заедно с принадлежностите им;
- 2.3.3. В случай на ПМС оборудвано с резервоар за гориво направен от друг материал: два допълнителни резервоара заедно с принадлежностите им.

### 3. ОДОБРЕНИЕ

- 3.1. Ако МПС представено за одобрение съгласно настоящата Наредба отговарят на изискванията на Част I и/или Част II по-долу, се издава одобрение на този тип ПМС.
- 3.2. На всеки одобрен тип се присвоява номер на одобрението чиито две първи цифри представляват номера на най-новата поредица от изменения, включени в Наредбата към датата на издаване на одобрението. Страната по Споразумението може, обаче да присвои един и същ номер на одобрение на няколко типа МПС, както е дефинирано в параграф 4.2. и/или 7.2., ако тези типове са варианти на базовия модел и при положение, че всички те са изпитани всеки по отделно и са намерени за съвместими с условията на настоящата Наредба.
- 3.3. Удостоверение за одобрение или отказ за одобрение на даден тип МПС, съгласно настоящата Наредба се изпраща на страните по Споразумението, които прилагат тази Наредба посредством формуляр по образец, показан в Приложение 1 от тази Наредба и на технически чертежи даващи подробностите цитирани по-горе в параграфи 2.2.2., 2.2.3. и 2.2.4. (предоставени от кандидатстващия за одобрение) във формат, който не превишава А4 (210 x 297 mm) или кратен на него в подходящ мащаб.
- 3.4. Към всяко МПС отговарящо на одобрения тип МПС, съгласно настоящата Наредба, се прикрепва на централно и лесно забележимо място международен знак за одобрение, посочен във формуляра за одобрение, който се състои от:

- 3.4.1. окръжност, обграждаща буквата "Е" последвана от отличителен номер на страната, издала одобрението <sup>2)</sup>;
- 3.4.2. номера на настоящата Наредба, следван от "RI", ако превозното средство е одобрено съгласно Част I от тази Наредба, или следван от "RII" ако превозното средство е одобрено съгласно Част II от Наредбата, тире и номерът на одобрение отдясно на окръжността, както е предписано в параграф 3.4.1.
- 3.5. Ако МПС отговаря на одобрения тип, съгласно една или повече Наредби приложени към Споразумението, не е необходимо да се повтаря символът предписан в параграф 3.4.1. за държавата, която е издала одобрението. В такъв случай допълнителните номера, номерата на одобрение и символите на всички Наредби, съгласно които е издадено одобрението в страната, която издава одобрението съгласно настоящата Наредба, се поставят в колона вертикално отдясно на символа предписан в параграф 3.4.1.
- 3.6. Знакът за одобрение трябва да се чете ясно и да е неизтриваем.
- 3.7. Знакът за одобрение се поставя до или върху планката с данните за МПС, монтирана от производителя.
- 3.8. В приложение 2 към настоящата Наредба са дадени примери за разположението на знака за одобрение.

---

<sup>2)</sup> 1 за Германия, 2 за Франция, 3 за Италия, 4 за Холандия, 5 за Швеция, 6 за Белгия, 7 за Унгария, 8 за Чешка Република, 9 за Испания, 10 за Сърбия и Черна гора, 11 за Великобритания, 12 за Австрия, 13 за Люксембург, 14 за Швейцария, 15 (свободно), 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 (свободно), 31 за Босна и Херцеговина, 32 за Латвия, 33 (свободно), 34 за България, 35 (свободно), 36 за Литва, 37 за Турция, 38 (свободно), 39 за Азербайджан, 40 за Република Македония, 41 (свободно), 42 за Европейската Общност (одобренията се издават от страните членки използвайки съответно техните ЕСЕ символи), 43 за Япония, 44 (свободно), 45 за Австралия, 46 за Украйна, 47 за Южноафриканската Република, 48 за Нова Зеландия. Допълнителни номера ще се присвояват на други страни в хронологичния ред, по който те ратифицират или се присъединят към СПОРАЗУМЕНИЕТО ЗА ПРИЕМАНЕ НА ЕДИННИ ТЕХНИЧЕСКИ ПРЕДПИСАНИЯ ЗА КОЛЕСНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА, ОБОРУДВАНЕ И ЧАСТИ, КОИТО МОГАТ ДА БЪДАТ МОНТИРАНИ И/ИЛИ ИЗПОЛЗВАНИ В КОЛЕСНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА И НА УСЛОВИЯ ЗА ВЗАИМНО ПРИЗНАВАНЕ НА ОДОБРЕНИЯ, ИЗДАДЕНИ НА ОСНОВАНИЕ НА ТЕЗИ ПРЕДПИСАНИЯ, като информацията за така присвоените номера ще бъде предадена от Генералния секретар на Организацията на Обединените Нации на страните от Споразумението.

## **ЧАСТ I – ОДОБРЕНИЕ НА МПС ПО ОТНОШЕНИЕ НА РЕЗЕРВОАРИТЕ ЗА ГОРИВО**

### **4. ОПРЕДЕЛЕНИЯ**

За нуждите на настоящата Наредба:

- 4.1. "одобрение на МПС" означава одобрение на типа на МПС по отношение на резервоарите за течно гориво;
- 4.2. "тип МПС" означава превозни средства, които не се отличават по такива съществени показатели като:
  - 4.2.1. структурата, формата, размерите и материалите (метал/пластмаса) на резервоара(-ите);
  - 4.2.2. за МПС от категория M1<sup>1)</sup>, разположението на резервоара(-ите) в превозното средство доколкото това може да окаже отрицателен ефект върху изискванията на параграф 5.10.;
- 4.3. "отделение за пътници" означава пространството за настаняване на пътниците в МПС, ограничено от покрива, пода, страничните стени, вратите, външното остъкляване, предна преградна стена и равнината на задната преградна стена в отделението за пътници или равнината на опората на облегалката на задната седалка;
- 4.4. "резервоар" означава резервоара(-ите) предназначени да побира течно гориво, както е дефинирано в параграф 4.6., използван основно за привеждане в движение на превозното средство без неговите принадлежности (тръба за зареждане с гориво, ако е отделен елемент, отвор за зареждане, капачка, нивомер, връзки към двигателя или за компенсиране на вътрешното свръхналягане, и т.н.);
- 4.5. "вместимост на резервоара за гориво" означава капацитета на резервоара за гориво, както е специфициран от производителя; и
- 4.6. "течно гориво" означава горивото, което е течно при нормални условия – температура и налягане.

### **5. ИЗИСКВАНИЯ КЪМ РЕЗЕРВОАРИТЕ ЗА ТЕЧНО ГОРИВО**

- 5.1. Резервоарите са произведени така, че да са устойчиви на корозия.
- 5.2. Резервоарите за гориво удовлетворяват, когато са оборудвани с всички принадлежности, които обикновено са закачени към тях, тестовете за пропускане на течност проведени в съгласие с параграф 6.1. при относително вътрешно налягане равно на удвоеното работно свръх налягане, но при всички случаи по-ниско от 0.3 бара свръхналягане.

Може да се счита че резервоарите за МПС, произведени от пластмаса, отговарят на това изискване ако са преминали изпитанията описани в приложение 5, параграф 2.

- 5.3. Всяко свръхналягане или налягане превишаващо работното, задължително се компенсира автоматично с подходящи средства (изпускателни вентили, предпазни клапи и т.н.)
- 5.4. Изпускателните вентили се проектират така, че да предотвратяват рисковете от възникване на пожар. Особено за гориво от какъвто и да е вид, което би могло да изтече по време на зареждане на резервоара(-ите), не трябва в никакъв случай да попадне върху системата за отвеждане на отработени газове. То се отвежда задължително към земята.
- 5.5. Резервоарите не се разполагат в или не представляват повърхност от отделението за пътници (под, стена, вътрешна преграда) или друго отделение вътре в него.
- 5.6. Задължително се осигурява разделянето на отделението за пътници от резервоара(-ите). Разделянето може да има отверстия (за преминаване на кабели, например) при условие, че те са така разположени че да не позволяват свободното изтичане на гориво от резервоара(-ите) в отделението за пътници или други вътрешни за него отделения при нормални условия на експлоатация.
- 5.7. Всеки резервоар е монтиран безопасно и е разположен така, че при изтичане на каквото и да е гориво от резервоара или неговите принадлежности да се осигури
- 5.8. Отворът за пълнене с гориво не се разполага в никакъв случай в отделението за пътници, в багажното отделение или в отделението за двигателя.
- 5.9. Горивото не трябва да изтича през капачката на резервоара или през устройствата предназначени да компенсират свръхналягането в продължение на предвиденото време за експлоатация на превозното средство. В случай на преобръщане на ПМС, прокапване може да бъде допустимо при положение, че то не надвишава 30 g/min. Това изискване е проверява по време на предписаните в параграф 6.2. изпитания.
- 5.9.1. Капачката на резервоара се захваща неподвижно за гърлото на тръбата за пълнене.
- 5.9.1.1. Изискванията на параграф 5.9.1. ще се считат за удовлетворени, ако се осигури начин за предотвратяване на прекомерно изпаряване и разливане на гориво, породени от липсата на капачка.
- Това може да се постигне чрез използване на един от следните начини:
- 5.9.1.1.1. автоматично отваряне и затваряне на несменяема капачка за резервоар,
- 5.9.1.1.2. проектиране на такива функции, които да предотвратяват изпаряването и разливането на гориво, в случай че липсва капачката на резервоара.
- 5.9.1.1.3. въвеждане на други средства за постигане на същия ефект. Като примери могат да се посочат, без да се ограничават само до тях, капачка с ремък или верижка за връзване или такава, която използва един и същ



ключ както за заключване на капачката, така и за запалване на МПС. В този случай, ключът се вади от капачката само в заключено положение. Все пак, използването на капачка с верижка или с ремък за връзване, само по себе си не е достатъчно за превозни средства, различни от тези в категория М1 и N1.

- 5.9.2. затварянето на капачката на резервоара към гърлото на тръбата за пълнене се уплътнява надеждно. Капачката трябва задължително да може да се заключва върху уплътнението на тръбата за пълнене при затворено положение.
- 5.10. Резервоарите се монтират така, че да бъдат защитени от последствията при челен сблъсък или при удар от страни или отзад, като не трябва да има изпъкнали части, остри ръбове и т.н. в близост до резервоара.
- 5.11. Резервоарът за гориво и отворът за зареждане са проектирани и монтирани така, че да се избегне натрупване на заряди от статично електричество по протежението на цялата им повърхност. Ако е необходимо тези заряди се разреждат в металната конструкция на шасито или в някоя по-голяма маса метал с помощта на подходящ проводник.
- 5.12. Резервоарът(резервоарите) за гориво е (са) изработен(и) от пожаро-устойчив метал. Той(те) могат да бъдат изработени от пластмаса при условие, че са спазени изискванията на приложение 5.

## 6. ИЗПИТАНИЯ НА РЕЗЕРВОАРИ ЗА ТЕЧНО ГОРИВО

### 6.1. Хидравличен тест

Резервоарът се подлага на хидравличен тест с вътрешно налягане, който да бъде проведен в изолирана секция заедно с всички негови принадлежности. Резервоарът се пълни изцяло с незапалима течност (например вода). След прекъсване на всички тръбни връзки с външната среда, налягането се увеличава постепенно през тръбата за подаване на гориво към двигателя, до достигане на относително вътрешно налягане равно на удвоената стойност на използваното работно налягане и при всички случаи до налягане, не по-ниско от свръхналягане от 0.3 бар, което се поддържа за една минута. През това време резервоарът не трябва в никакъв случай да се спука или да протече; въпреки, че може да остане трайно деформиран.

### 6.2. Тест при преобръщане

- 6.2.1. Резервоарът и всичките му принадлежности се монтират на тестовия стенд по начин, съответстващ на начина за монтаж в превозното средство, за което са предназначени: това се отнася също така и за **системата** за компенсирание на вътрешното свръхналягане.
- 6.2.2. Тестовият стенд трябва да може да се върти около ос, успоредна на надлъжната ос на МПС.

- 6.2.3. Тестът да се проведе при 90% запълване на вместимостта му и при 30% запълване на вместимостта му с незапалима течност, която има плътност и вискозитет близки до тези на нормално използваното гориво (допуска се и вода).
- 6.2.4. Резервоарът се завърта на 90° надясно, спрямо първоначалното му инсталационно положение. Резервоарът остава в това положение в продължение на 5 минути. След което да се обърне на още 90° в същата посока. Резервоарът се задържа в това положение за поне още 5 минути. След което се завърта обратно в нормалното му положение. Тестовата течност, която не е протекла обратно в резервоара от изпускателната система, се източва и допълва, ако е необходимо. Резервоарът се завърта на 90° в обратната посока и се оставя да престои в това положение за поне още 5 минути.

Резервоарът се завърта на още 90° в същата посока. При тази напълно обърната позиция, резервоарът се задържа за поне още 5 минути. След което да се обърне обратно в нормалното му положение.

## **ЧАСТ II – ОДОБРЕНИЕ НА МПС ПО ОТНОШЕНИЕ НА ПРЕДОТВРАТЯВАНЕ НА РИСКОВЕТЕ ОТ ПОЖАР В СЛУЧАЙ НА СБЛЪСЪК**

### 7. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

За нуждите на настоящата Наредба:

- 7.1. "одобрение на МПС" означава одобрение на типа на МПС по отношение на предотвратяването на рисковете от възникване на пожар;
- 7.2. "тип МПС" означава превозни средства, които не се отличават по такива съществени показатели като:
- 7.2.1. структурата, формата, размерите и материалите (метал/пластмаса) на резервоара(-ите);
- 7.2.2. за МПС от категория М1<sup>1)</sup>, разположението на резервоара(-ите) в превозното средство доколкото това може да окаже отрицателен ефект върху изискванията на параграф 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 ефект върху резултатите от изпитанията при сблъсък, преписани в настоящата Наредба;
- 7.3. "напречна равнина" означава вертикална напречна равнина перпендикулярна на средната надлъжна равнина на превозното средство;

- 7.4. "ненатоварена маса" означава масата на изправно МПС, без пътници и без товар, но заредено напълно с гориво, охлаждаща течност, масло, инструменти и резервна гума (ако са включени от производителя като част от стандартното оборудване на МПС
8. ИЗИСКВАНИЯ КЪМ МОНТАЖА НА ОДОБРЕНИТЕ РЕЗЕРВОАРИ ЗА ТЕЧНО ГОРИВО
- 8.1. Горивна система
- 8.1.1. Резервоарите за гориво се одобряват съгласно Част I от настоящата Наредба.
- 8.1.2. Компонентите на горивната система се защитават адекватно от части на шасито или каросерията/купето срещу контакт с възможни препятствия по пътя. Такава защита не се изисква ако компонентите разположени отдолу на МПС са по-отдалечени от земята в сравнение с частта от шасито или каросерията, която се намира пред тях.
- 8.1.3. Тръбопроводите и всички останали части на горивната система се разполагат на защитени места в МПС в максимална възможна степен. Компонентите на горивната система няма да бъдат подлагани на триене, компресия или друг вид необичайни усилия при усукване, вибрации и наклоняване на конструкция на МПС или при задвижване.
- 8.1.4. Съединенията на еластичните или гъвкави тръбопроводи с твърди части от компонентите на горивната система, се проектират и конструират така, че да останат непроникливи за течности при различни условия на използване на МПС, въпреки движенията на усукване и сгъване и въпреки вибрациите на конструкцията на МПС или при задвижване.
- 8.1.5. Ако отворът за зареждане с гориво е разположен отстрани на МПС, капачката на резервоара не трябва, в затворено положение, да се простира извън повърхностите на каросерията или купето.
- 8.2. Електрическа инсталация
- 8.2.1. Електрическите проводници, различни от тези положени в кухите компоненти, се прикачват към конструкцията на МПС или към преградните стени или към отделенията към които водят. Точките, в които те преминават през преградните стени, са достатъчно добре защитени, за да се избегне срязване на изолацията.
- 8.2.2. Електрическата инсталация се проектира, конструира и приспособява така, че нейните компоненти да издържат на корозионните процеси, на които са изложени.

## 9. ИЗПИТАНИЯ ВЪРХУ МПС

В теста за челен удар срещу преграда, проведен съгласно процедурата специфицирана е приложение 3 на настоящата Наредба, в теста за страничен удар, проведен съгласно процедурата специфицирана е приложение 4 на настоящата Наредба No.95, поредица от изменения 01 и в теста за удар отзад, проведен съгласно процедурата специфицирана в приложение 4 по-нататък,

- 9.1. не се допуска повече от едно леко протичане на течност в горивната инсталация при сблъсък,
- 9.2. ако има непрекъснат теч от горивната система след сблъсъка, скоростта на изтичане да не 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, количеството на непрекъснатия теч се изчислява спрямо това на всички събрани течности,
- 9.3. не трябва да възниква пламък, поддържан от горивото.
- 9.4. По време и след ударите, описани по-горе в параграф 9, акумулаторът трябва да остане, предпазен от задържащото средство, в позицията в която се намира.
- 9.5. При заявка към производителя, тестът за челен сблъсък, изложен в приложение 3, може да бъде заменен от тестовата процедура, описана в приложение 3 от Наредба No.94, поредица от изменения 01.

## 10. МОДИФИКАЦИИ НА ТИПА МПС

- 10.1. За всяка модификация на типа МПС се известява административният отдел, който одобрява типа на МПС. Тогава отделът може или:
  - 10.1.1. да приеме, че е малко вероятно направените модификации да имат значителен обратен ефект, и че при всички случаи МПС ще отговаря все още на изискванията; или
  - 10.1.2. да изисква допълнителен тестов протокол от Техническата служба, отговорна за провеждането на тестовете.
- 10.2. Без да нарушава разпоредбите в параграф 10.1. по-горе, даден вариант на МПС, чиято ненатоварена маса не се различава с повече от  $\pm 20\%$  от тази на одобреното тестово МПС, може да не бъде разглеждано като модификация на типа МПС.

10.2. Удостоверение за потвърждение за одобрение или за отказ за одобрение, изрично упоменаващо модификациите, се изпраща за информация, съгласно процедурата определена в параграф 3.3. по-горе, на всички Страни по Споразумението, за които се отнася настоящата Наредба.

## 11. СЪОТВЕТСТВИЕ НА ИЗДЕЛИЯТА

Съответствието на производствените процедури трябва да отговаря на това, изложено в Споразумението, Приложение 2 (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/ 505/Rev.2), със следните изисквания:

11.1. Всяко МПС носещо знака за одобрение, както е предписано в настоящата Наредба, да съответства на одобрения тип МПС и да отговаря на изискванията на Част I и/или Част II по-горе.

11.2. За да може да се провери съответствието, както е предписани в параграф 11.1. по-горе, достатъчен брой от серийно произведени превозни средства, носещи знака за одобрение изискван от настоящата Наредба, се подлагат на проверки по случаен признак.

11.3. По правило, съответствието на МПС с одобрение за тип се проверява въз основа на описанието, дадено във формуляра за одобрение и неговите приложения. Въпреки това, превозното средство може, ако е необходимо, да бъде подложено на проверките, предписани в параграф 6. по-горе.

## 12. САНКЦИОНИРАНЕ ПРИ НЕСЪОТВЕТСТВИЕ НА ИЗДЕЛИЯТА

12.1. Одобрението издадено по отношение на тип МПС съгласно настоящата Наредба може да бъде оттеглено ако изискванията изложени по-горе в параграф 11.1. не са спазени или МПС не е успяло да премине предписаните по-горе в параграф 9. проверки.

12.2. Ако дадена Страна по Споразумението, която прилага настоящата Наредба, оттегли одобрението, което е издала преди това, то тя следва незабавно да уведоми и другите страни по Споразумението, които прилагат настоящата Наредба чрез комуникационна форма, съобразно образца в Приложение 1 или Приложение 2 към тази Наредбата.

## 13. ПРЕХОДНИ РАЗПОРЕДБИ

13.1. От официалната дата на влизане в сила на поредица от изменения 02, нито една страна по Споразумението, прилагайки настоящата Наредба не би следвало да отказва да издаде ЕСЕ одобрение в съответствие с тази Наредба, както е променена от поредица изменения 02.

- 13.2. 12 месеца след датата на влизане в сила, страните по Споразумението, прилагайки тази Наредба, се издава ЕСЕ одобрение само ако типа МПС представено за одобрени отговаря на изискванията на настоящата Наредба, както е променена от поредица изменения 02.
- 13.3. До 12 месеца след датата на влизане в сила на поредицата изменения 02 на настоящата Наредба, нито една страна по Споразумението не може да отказва национално одобрение за тип МПС, одобрено според предшестващите серии от изменения на настоящата Наредба.
- 13.4. Започвайки 24 месеца след влизането в сила на поредицата от изменения 02 на настоящата Наредба, страните по Споразумението, прилагайки тази Наредба, могат да откажат първа национална регистрация (първо явяване в службата) на МПС, което не отговаря на изискванията на поредица изменения 02 на настоящата Наредба.
14. **НАИМЕНОВАНИЯ И АДРЕСИ НА ТЕХНИЧЕСКИТЕ СЛУЖБИ ОТГОВОРНИ ЗА ПРОВЕЖДАНЕТО НА ТЕСТОВЕТЕ ЗА ОДОБРЕНИЕ И НА АДМИНИСТРАТИВНИТЕ ОТДЕЛИ**

Страните по Споразумението, които прилагат настоящата Наредба, се изпращат на секретариата на Организацията на Обединените Нации имената и адресите на Техническите служби отговорни за провеждането на тестовете за одобрение и на административните отдели, които издават одобрение и кои са формите удостоверяващи одобрение или отказ за, или оттегляне на одобрение, издадени в други държави.

---

Приложение 1

**Приложение 1**

УДОСТОВЕРЕНИЕ

[ Максимален размер на листа А4 (210 x 297 mm) ]



издаден от :

Наименование на администрацията:

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

Относно: <sup>2/</sup>

ИЗДАДЕНО ОДОБРЕНИЕ  
ПРОДЪЛЖЕНО ОДОБРЕНИЕ  
ОТКАЗАНО ОДОБРЕНИЕ  
ОТТЕГЛЕНО ОДОБРЕНИЕ  
ОКОНЧАТЕЛНО СПИРАНЕ ОТ ПРОИЗВОДСТВО

на тип МПС по отношение на: <sup>2/</sup>

резервоара за течно гориво  
предотвратяването на рискове в случай на  
челен / страничен / заден <sup>2/</sup> удар,

съгласно Наредба No.34

Одобрение No.: .....

Продължение No.: .....

- 1 Търговско наименование или марка на МПС: .....
- 2 Тип на МПС: .....
- 3 Име и адрес на производителя: .....
- 4 Име и адрес на представителя на производителя, ако има такъв: .....  
.....
- 5 Вид на двигателя: бензинов /дизелов <sup>2/</sup>
- 6 Местоположение на двигателя: отпред / отзад / в средата <sup>2/</sup>
- 7 Кратко описание на резервоара за гориво и на горивото .....
- 7.1 Характеристики и разположение на резервоара за гориво: .....

Приложение 1

- 7.2 За резервоари за гориво направени от пластмаса, да се укаже видът на материала и търговското наименование или марка .....
- .....
- 7.3 Характеристики на горивната уредба (разположение, връзки и т.н.): .....
- .....
- 8 Описание на ел. инсталацията (места за присъединяване, защита и т.н.): .....
- .....
- 9 Описание на теста при сблъсък: .....
- Челен сблъсък (Тип / Номер на одобрение или протокол) .....
- Страничен сблъсък (Тип / Номер на одобрение или протокол): .....
- Удар отзад (Тип / Номер на одобрение или протокол): .....
- 10 МПС, предоставено за одобрение на: .....
- 11 Техническа служба отговорна за провеждането на тестовете за одобрение: .....
- 12 Дата на протокола издаден от тази служба: .....
- 13 Номер на протокола издаден от тази служба: .....
- 14 Издадено/удължено/отказано/оттеглено одобрение <sup>2/</sup>
- 15 Разположение на знака за одобрение на МПС: .....
- 16 Място: .....
- 17 Дата: .....
- 18 Подпис: .....



## Приложение 1

- 19 Следните документи, носещи знака за одобрение показан по-горе, се прилагат към настоящото удостоверение: .....

чертежи и диаграми с разположението на резервоара за гориво, горивната инсталация, електрическата инсталация и другите значими компоненти за нуждите на настоящата Наредба.

---

<sup>1/</sup> Отличителният номер на държавата, която издава/удължава/отхвърля/оттегля одобрението (вж. разпоредбите за одобрение в настоящата Наредба)

<sup>2/</sup> Зачерква се това, което не отговаря.

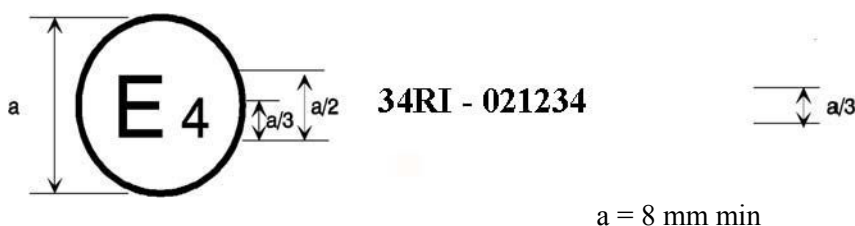
Приложение 2

**Приложение 2**

ПОДРЕЖДАНЕ НА ЗНАЦИТЕ ЗА ОДОБРЕНИЕ

Образец А

(вж. параграф 3.4. от настоящата Наредба)

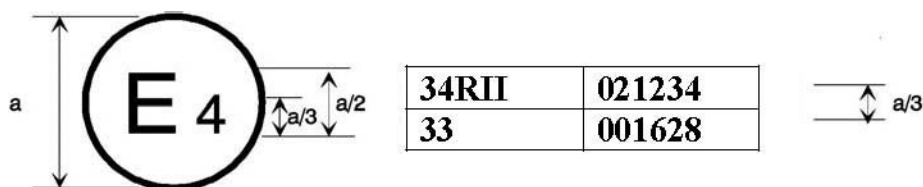


$a = 8 \text{ mm min}$

Горният знак за одобрение, сложен на МПС, показва че въпросният тип е бил одобрен в Холандия (E4), съгласно Част I от Наредба No.34 под номер на одобрение No. 021234. Първите две цифри (02) на номера за одобрение показват че одобрението е издадено в съответствие с изискванията на Наредба No.34 както е променена със поредица от изменения 02.

Образец В

(вж. параграф 3.5. от настоящата Наредба)



$a = 8 \text{ mm min.}$

Горният знак за одобрение, сложен на МПС, показва че въпросният тип е бил одобрен в Холандия (E4), съгласно Част I и II от Наредба No.34 и Наредба No.33<sup>\*)</sup>. Номерата за одобрение показват, че към датата, на която са издадени съответните одобрения, Наредба No.33 е включена поредицата от изменения 02, а Наредба No.33 е още в оригиналния си вариант.

<sup>\*)</sup> Вторият номер е даден просто като пример.

## Приложение 3

### Приложение 3

#### ТЕСТВАНЕ ПРИ ЧЕЛЕН СБЛЪСЪК В ПРЕГРАДА

#### 1. ЦЕЛИ И ОБХВАТ

Целта на настоящия тест е да се симулират условията на челен сблъсък срещу неподвижно препятствие или срещу друго насрещно движещо се МПС.

#### 2. СЪОРЪЖЕНИЯ, ПРОЦЕДУРИ И ИЗМЕРВАТЕЛНИ ПРИБОРИ

##### 2.1. Тестова постановка

Тестовото пространство е достатъчно голямо за да побере пистата за ускоряване, поне 5 m преди преградата, и необходимото техническо оборудване за провеждане на изпитанието. Последната част от пистата, поне 5 m преди преградата, е хоризонтална, равна и гладка.

##### 2.2. Преграда

Преградата се състои от един блок от усилен бетон с ширина на лицевата част не по-малка от 3 m и не по-нисък от 1.5 m. Преградата е с такава плътност, че да тежи поне 70 тона. Фронталната част е вертикална, перпендикулярна на оста на ускорителната писта и покрита с шперплат с дебелина 2 cm в нормално състояние. Преградата е или закотвена в земята или поставена върху земята укрепена с допълнителни задържащи механизми, които ако е необходимо да ограничат подместването ѝ. Преграда с различни характеристики, но водеща до поне еквивалентно убедителен резултат, може също така да се използва.

##### 2.3. Изтласкване на тестовото МПС

В момента на сблъсъка, тестовото МПС вече не се подлага на действието на каквото и да е направляващо или изтласкващо устройство. То достига до препятствието по направление перпендикулярно на стената на сблъсъка, като максимално допустимото отместване между вертикалната средна линия на предницата на МПС и вертикалната средна линия на стената за сблъсък да е  $\pm 30$  cm.

##### 2.4. Състояние на тестовото МПС

##### 2.4.1. Превозното средство, подложено на изпитание, е пригодно с всички нормално използвани съставни части и оборудване, включени в неговото ненатоварено тегло или се намира в такова състояние, че да изпълнява изредените до тук изисквания, доколкото съставните му части и оборудването оказват влияние върху разглежданите рискове.

### Приложение 3

- 2.4.2. Ако МПС е задвижвано от външни средства, горивната инсталация се пълни поне до 90% от капацитета ѝ било то с гориво или с незапалима течност с плътност и вискозитет близки до тези на нормално използваното гориво. Всички други системи (резервоарче за спирачна течност, радиатор и т.н.) могат да бъдат празни.
- 2.4.3. Ако МПС е задвижвано от собствения си двигател, резервоарът се напълва поне до 90% от вместимостта му. Всички други резервоари за течности могат да бъдат напълнени догоре.
- 2.4.4. Ако производителите пожелаят, Техническата служба отговорна за провеждането на тестовете може да разреши едно и също МПС, което е използвано за изпитания предписани от други Наредби (вкл. за изпитания, които биха могли да засегнат неговата конструкция) да бъде използвано също и за изпитанията, предписани от настоящата Наредба.
- 2.5. Скорост при сблъсък
- Скоростта при сблъсъка е между 48.3 km/h и 53.1 km/h. Въпреки това обаче, ако тестът е проведен при по-висока скорост при сблъсък и МПС удовлетвори предписаните условия, изпитанието се зачита като задоволително
- 2.6. Измервателни прибори
- Измервателният прибор използван за регистриране на скоростта посочена в параграф 2.5. по-горе, се калибрира и процентът на грешката да не е по-голям от 1%.
3. ЕКВИВАЛЕНТНИ ТЕСТОВИ МЕТОДИ
- 3.1. Използването на еквивалентни тестови методи е разрешено стига само, изброените в настоящата Наредба условия, да могат да се наблюдават или цялостно посредством друг заместителен тест или чрез преизчисляване на резултатите от заместителния тест.
- 3.2. Ако се използва метод, различен от този описан в параграф 2. по-горе, то неговата еквивалентност се доказва задължително.
-

## Приложение 4

### Приложение 3

#### ПРОЦЕДУРА ЗА ТЕСТВАНЕ ПРИ УДАР ОТЗАД

#### 1. ЦЕЛИ И ОБХВАТ

Целта на настоящия тест е да се симулират условията на удар отзад от друго движещо се МПС

#### 2. СЪОРЪЖЕНИЯ, ПРОЦЕДУРИ И ИЗМЕРВАТЕЛНИ ПРИБОРИ

##### 2.1. Тестова постановка

Тестовото пространство е достатъчно голямо за да побере системата за нанасяне на удара отзад, да позволява отместване на удареното МПС при сблъсъка и необходимото техническо оборудване за провеждане на изпитанието. Мястото на което стават удара и отместването е хоризонтално, равно и гладко и да има коефициент на триене не по-малко от 0.5.

##### 2.2. Устройство нанасящо удар отзад (ударно устройство)

2.2.1. Устройството нанасящо удара е направено от стомана и да е с неогъваема конструкция.

2.2.2. Ударната повърхност е плоска, широка не по-малко от 2 500 mm, висока 800 mm, и краищата ѝ да са заоблени с радиус на огъване между 40 и 50 mm. Повърхността е обшита с шперплат с дебелина 20 mm.

2.2.3. Следните изисквания се спазват в момента на сблъсъка:

2.2.3.1. удрящата повърхност е вертикална и перпендикулярна на средната надлъжна равнина на удряното МПС;

2.2.3.2. посоката на движение на ударното устройство е устойчиво хоризонтална и успоредна на средната надлъжна равнина на удряното МПС;

2.2.3.3. максимално допустимото странично отместване между средната вертикална линия на удрящата повърхност и това на средната надлъжна равнина на удряното МПС, е 300 mm. В допълнение, удрящата повърхност се простира по цялата ширина на удряното МПС;

2.2.3.4. просвета в долния край на удрящата повърхност е  $175 \pm 25$  mm.

#### Приложение 4

- 2.3. Задвижване на ударното устройство
- Ударното устройство може да бъде монтирани на колесна платформа (подвижна преграда) или да е част от махало.
- 2.4. Специални разпоредби когато се използва подвижна преграда
- 2.4.1. Ако ударното устройство е монтирано на колесна платформа (подвижна преграда) посредством задържащ механизъм, той трябва да е неподвижен и неогъваем при удар; в момента на сблъсъка колесната платформа се движи свободно и не е повече 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 колесната платформа и на ударното устройство е  $1\ 100\ \text{kg} \pm 20\ \text{kg}$ .
- 2.5. Специални разпоредби когато се използва махало
- 2.5.1. Разстоянието между центъра на лицевата ударна част и оста на въртене на махалото не е по-малко от 5 m.
- 2.5.2. Ударното устройство се спуска свободно от неподвижно захванато за него рамо. Така полученото махало не трябва да може да претърпява съществена деформация при удар.
- 2.5.3. Задържаща предавка се вгражда в махалото за да предпазва от вторичен удар по тестовото МПС.
- 2.5.4. В момента на сблъсъка скоростта в центъра на сблъсък на махалото е между 35 и 38 km/h.
- 2.5.5. Редуцираната маса " $m_r$ " в центъра на удара на махалото се дефинира като функция от общата маса " $m$ ", от разстоянието " $a$ "<sup>1)</sup> между центъра на удара и оста на въртене, и от разстоянието " $l$ " между центъра на тежестта и оста на въртене, описана от следното уравнение:
- $$m_r = m (l/a)$$
- 2.5.6. Редуцираната маса  $m_r$  е  $1\ 100\ \text{kg} \pm 20\ \text{kg}$

---

<sup>1)</sup> Да се има предвид, че разстоянието " $a$ " е равно на дължината на разглежданото синхронно махало

## Приложение 4

### 2.6. Общи разпоредби свързани с масата и скоростта на ударното устройство

Ако изпитанието е проведено при скорост на удара по-висока от тази предписана в параграфи 2.4.2. и 2.5.4. и/или с маса по-голяма от тази, предписана в параграфи 2.4.3. и 2.5.6. и ако МПС отговаря на предписаните изисквания, то изпитанието се зачита като удовлетворително.

### 2.7. Състояние на тестовото МПС

2.7.1. Превозното средство, подложено на изпитание, се подготвя с всички нормално използвани съставни части и оборудване, включени в неговото ненатоварено тегло или да е в такова състояние, че да изпълнява изредените до тук изисквания, доколкото съставните му части и оборудването оказват влияние върху разглежданите рискове.

2.7.2. Резервоарът за гориво се напълва поне до 90% от вместимостта му или с гориво или с незапалима течност с плътност и вискозитет близки до тези на нормално използваното гориво. Всички други системи (резервоарче за спирачна течност, радиатор и т.н.) могат да бъдат празни.

2.7.3. МПС може да е на включена скорост и спирачката да е натисната.

2.7.4. Ако производителя пожелае, следните **особености** могат да бъдат разрешени:

2.7.4.1. Техническата служба отговорна за провеждането на изпитанията може да разреши използването на едно и също МПС, което е използвано за изпитания предписани от други Наредби (вкл. за изпитания, които биха могли да засегнат неговата конструкция) да бъде използвано също и за изпитанията, предписани от настоящата Наредба; и

2.7.4.2. МПС може да бъде натоварено с цел увеличаване на теглото, но не повече от 10% от неговото ненатоварено тегло, с допълнителни тежести здраво прикачени към конструкцията, по такъв начин че да не се оказва влияние върху поведението на конструкцията на отделението за пътници по време на теста.

### 2.8. Измервателни прибори

Измервателните прибори, използвани за регистриране на скоростта посочена в параграф 2.4.2. и 2.5.4. по-горе, се калибрират и процентът на грешката не е по-голям от 1%.

## Приложение 4

3. ЕКВИВАЛЕНТНИ ТЕСТОВИ МЕТОДИ
  - 3.1. Използването на еквивалентни тестови методи е разрешено стига само, изброените в настоящата Наредба условия, да могат да се наблюдават или цялостно посредством друг заместителен тест или чрез преизчисляване на резултатите от заместителния тест.
  - 3.2. Ако се използва метод, различен от този описан в параграф 2. по-горе, то неговата еквивалентност задължително се доказва.
-



## Приложение 5

### Приложение 5

#### ТЕСТВАНЕ НА РЕЗЕРВОАРИ ЗА ГОРИВО НАПРАВЕНИ ОТ ПЛАСТМАСА

1. УСТОЙЧИВОСТ НА УДАР
  - 1.1. Резервоарът се напълва до горе със смес от вода-гликол или с друга течност с ниска температура на замръзване, която да не променя свойствата на материала, от който е направен резервоара и тогава да бъде подложен на тест с перфориране.
  - 1.2. По време на теста температурата на резервоара е  $233\text{K} \pm 2\text{K}$  ( $-40\text{ }^\circ\text{C} \pm 2\text{ }^\circ\text{C}$ ).
  - 1.3. Използва се установка с махало за тестване при удар. Тялото предназначено за удар се прави от стомана и има формата на пирамида със равнострани триъгълници за страни и квадратна основа, като върхът и ръбовете са заоблени с радиус от 3 mm. Центърът на удара на махалото съвпада с центъра на тежестта на пирамидата; разстоянието от оста на въртене на махалото е бъде 1 m. Общата маса на махалото е 15 kg. Енергията на махалото в момента на сблъсъка е не по-малка от 30 Nm или по възможност максимално близо до тази стойност.
  - 1.4. Изпитанието се прави в точките от резервоара, които са считани за уязвими при челен сблъсък или удар отзад. Точките считани за уязвими са тези, които са най-незащитени или най-слаби според формата на резервоара или начина на монтаж в МПС. Избраните от лабораториите точки се посочват в тестовия протокол.
  - 1.5. По време на теста, резервоарът се задържа от крепежните принадлежности на страната или страните противоположно на страната на удара. Не трябва да се получи протичане вследствие на теста.
  - 1.6. По избор на производителя, всички тестове при удар могат да се проведат върху един резервоар или всеки тест върху различен резервоар.
2. МЕХАНИЧНА ЯКОСТ

Резервоарът се тества при условията, предписани в параграф 6.1. от настоящата Наредба за течове и за здравина на профила. Резервоарът и всичките му принадлежности се монтират на тестова установка по начин, съответстващ на начина на монтаж в МПС, за което е предназначен резервоарът. Като тестов флуид се използва вода при 326 K (53 °C) като резервоарът т се напълва догоре. Резервоарът се подлага на относително вътрешно налягане, равно на удвоената стойност на работното налягане и при всички случаи не по-малко от 0.3 bar при температура  $326\text{K} \pm 2\text{K}$

## Приложение 5

(53 °C ± 2 °C) за период от пет часа. По време на теста, резервоарът и неговите принадлежности трябва да не се пропускат и да не протекат, въпреки, че може да останат трайно деформирани.

### 3. ГОРИВО ПРОПУСКЛИВОСТ

- 3.1. Горивото, използвано за теста за гориво пропускливост е или препоръчителното, специфицирано в Наредба No.38, приложение 9 или висококачествено гориво от търговката мрежа. Ако резервоарът е проектиран само за монтаж на МПС с дизелови двигатели, резервоарът се пълни с дизелово гориво.
- 3.2. Преди провеждането на теста, резервоарът се зарежда до 50% от вместимостта му с тестово гориво и оставен, без да се запечатва при температура на околната среда  $313\text{ K} \pm 2\text{ K}$  ( $40\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$ ) докато тегловната загуба за единица време стане постоянна.
- 3.3. Тогава резервоарът се изпразва и напълва отново до 50% от вместимостта му с тестово гориво, след което се запечатва херметически и оставен при температура  $313\text{ K} \pm 2\text{ K}$  ( $40\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$ ). Налягането се регулира когато съдържанието на резервоара достигне тестовата температура. По време на настъпващия изпитателен период от 8 седмици, се определя тегловната загуба дължаща се на разливане през тестовия период. Максимално допустимата средна загуба е 20 g на 24 часа от тестовото време.
- 3.4. Ако чистата загуба дължаща се на дифузия превишава стойността посочена в параграф 3.3., тестът, описан там се повтаря отново със същия резервоар и се определя загубата от разливане при температура  $296\text{ K} \pm 2\text{ K}$  ( $23\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$ ), но иначе при същите останали условия. Така измерената загуба не трябва да превишава 10 g на 24 часа.

### 4. УСТОЙЧИВОСТ НА ГОРИВО

След провеждането на теста, описан в параграф 3., резервоарът трябва все още да отговаря на изискванията заложиени в параграфи 1. и 2.

### 5. УСТОЙЧИВОСТ НА ПОЖАР

Резервоарът се подлага на следните тестове.

- 5.1. За две минути, резервоарът, монтиран както при МПС, се излага на пламък. Не трябва да има изтичане на течно гориво от резервоара.

## Приложение 5

- 5.2. Извършват се три теста върху три различни резервоара, напълнени с гориво както следва:
- 5.2.1. Ако резервоарът е проектиран за монтаж на МПС оборудвани или с бензинов двигател или с дизелов двигател, се провеждат три теста с резервоари напълнени с висококачествен бензин;
- 5.2.2. Ако резервоарът е проектиран само за монтаж на МПС, оборудвани с дизелов двигател, се провеждат три теста с резервоари заредени с дизелово гориво;
- 5.2.3. За всеки тест резервоарът и неговите принадлежности се монтират на тестова установка, симулираща действителните монтажни условия, доколкото това е възможно. Методът, посредством който резервоарът се фиксира към тестовата установка, отговаря на съответните спецификации както при МПС. Частите на МПС, които защитават резервоара и неговите принадлежности от излагане на пламък или които при всички случаи влияят на посоката на огъня, както и специфицираните компоненти, монтирани на резервоара и пробките, се взимат под внимание. Всички отвори се запущат по време на теста, но вентилационната система остава действаща. Непосредствено преди провеждането на теста, резервоарът се пълни със специфицираното гориво до 50% от вместимостта му.
- 5.3. Пламъкът, на който е подложен резервоарът се получава от изгарянето на гориво от търговката мрежа за бензинови двигатели (наричано тук "гориво") в плоска тавата. Количеството гориво изсипано в тавата трябва да е достатъчно за да позволи на пламъка, при условия на свободно горене, да гори по време на цялата тестова процедура.
- 5.4. Размерите на тавата се подбират подбрани така, че да осигурят подлагането на страните на резервоара на пламъка. Следователно, тавата надвишава хоризонталната проекция на резервоара с поне 20 cm, но не повече от 50 cm. Страничните прегради на тавата са с повече от 8 cm по-високи от нивото на горивото в началото на теста.
- 5.5. Тавата, напълнена с гориво, се поставя под резервоара по такъв начин, че разстоянието между нивото на горивото в тавата и дъното на резервоара да съответства на проектната височина на резервоара над пътната повърхност при ненатоварена маса (вж. параграф 7.4.). Или тавата или тестовата установка, или и двете, трябва да бъдат свободно подвижни.
- 5.6. По време на фаза С на теста, тавата се покрива задължително с екран, поставен на  $3\text{ cm} \pm 1\text{ cm}$  над нивото на горивото.

Екранът е направен от огнеупорен материал, както е предписано в приложение 2. Не се допуска пролука между тухлите, които са поддържани над тавата с гориво по такъв начин, че отворите в тухлите да останат запущени. Дължината и ширината на рамката са с 2 cm до 4 cm по-малки от вътрешните размери на

## Приложение 5

тавата, така че да се образува пролука от 1 cm до 2 cm между рамката и стената на тавата за да се осигури приток на въздух.

- 5.7. Когато тестовете се провеждат на открито, се осигурява достатъчно добра защита от вятър и скоростта на вятъра при тавата с гориво не бива да надвишава 2.5 km/h. Преди началото на теста, екранът се подгрява до  $308\text{ K} \pm 5\text{ K}$  ( $35\text{ °C} \pm 5\text{ °C}$ ). Огнеупорните тухли се намокрят за да се гарантират едни и същи тестови условия за всеки следващ тест.
- 5.8. Тестът включва задължително четири фази (вж. приложение 1).
- 5.8.1. Фаза А: Предварително подгряване (Фиг.1)
- Горивото в тавата се възпламенява от поне 3 m разстояние от резервоара, които се тества. След 60 секунди на предварително подгряване, тавата се поставя под резервоара.
- 5.8.2. Фаза В: Пряко излагане на пламък (Фиг.2)
- Резервоарът се излага за 60 секунди на пламъка от свободно горящото гориво.
- 5.8.3. Фаза С: Непряко излагане на пламък (Фиг.3.)
- Веднага след изпълнение на фаза В, екранът се поставя между горящата тава и резервоара. Резервоарът се излага на този редуциран пламък за още 60 секунди.
- 5.8.4. Фаза D: Приключване на теста (Фиг.4)
- Горящата тава, покрита с екрана се премества обратно в изходно положение (фаза А). Ако в края на теста, резервоарът гори, огънят трябва да се загаси незабавно.
- 5.8. Резултатите от тестовете се считат за удовлетворителни, ако никакво течно гориво не изтече от резервоара.
6. УСТОЙЧИВОСТ НА ВИСОКА ТЕМПЕРАТУРА
- 6.1. Установката използвана за теста съвпада с начина на монтаж на резервоара на МПС, включително и начина, по който работят вентилационните отвори на резервоара.
- 6.2. Резервоарът напълнен до 50% от вместимостта му с вода при температура 293 K ( $20\text{ °C}$ ), се подлага за един час на температурата на външната среда от  $368\text{ K} \pm 2\text{ K}$  ( $95\text{ °C} \pm 2\text{ °C}$ ).

## Приложение 5

6.3. Резултатите от тестовете ще се считат за удовлетворителни, ако след приключване на теста, резервоарът не тече и не е силно деформиран.

### 7. **МАРКИРОВКИ ВЪРХУ РЕЗЕРВОАРА ЗА ГОРИВО**

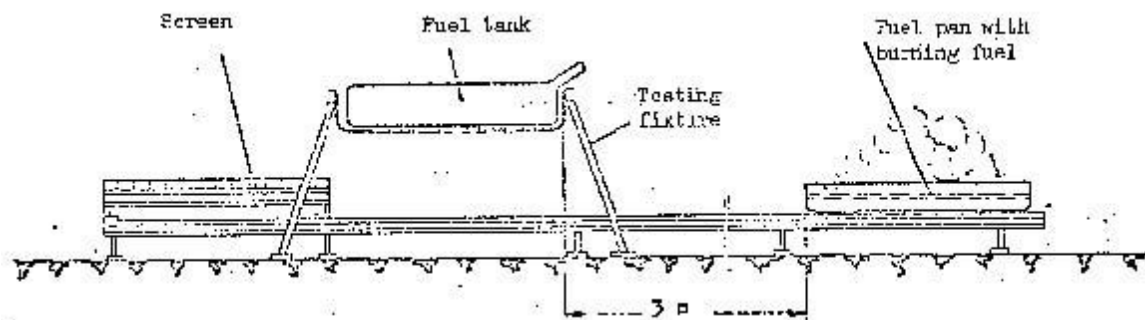
Търговското име или марка се прикрепя към резервоара; то трябва да бъде неизтриваемо и ясно четливо на самия резервоар, когато последния се монтира на МПС.

---

Приложение 5 – Дополнение 1

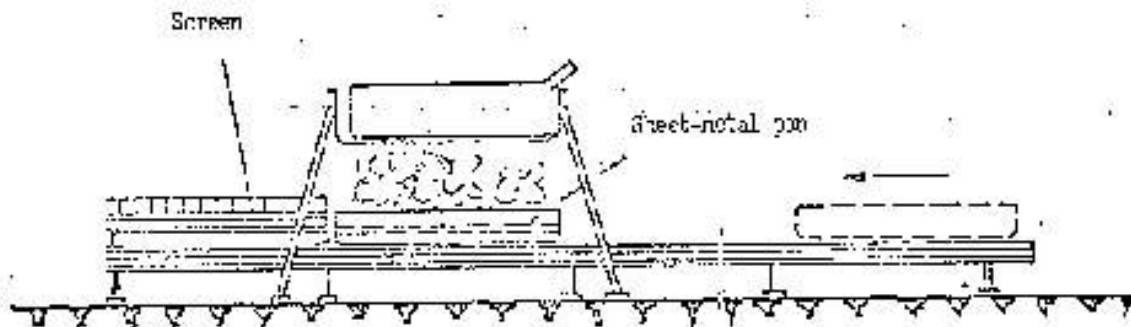
**Приложение 5 – Дополнение 1**

ТЕСТ ЗА УСТОЙЧИВОСТ НА ПОЖАР



Фиг. 1

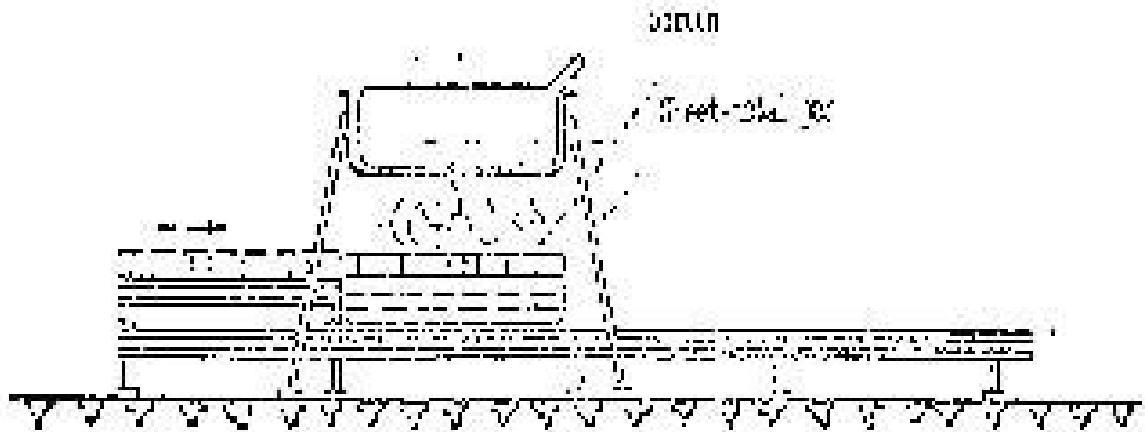
Фаза А: Предварително подгряване



Фиг. 2

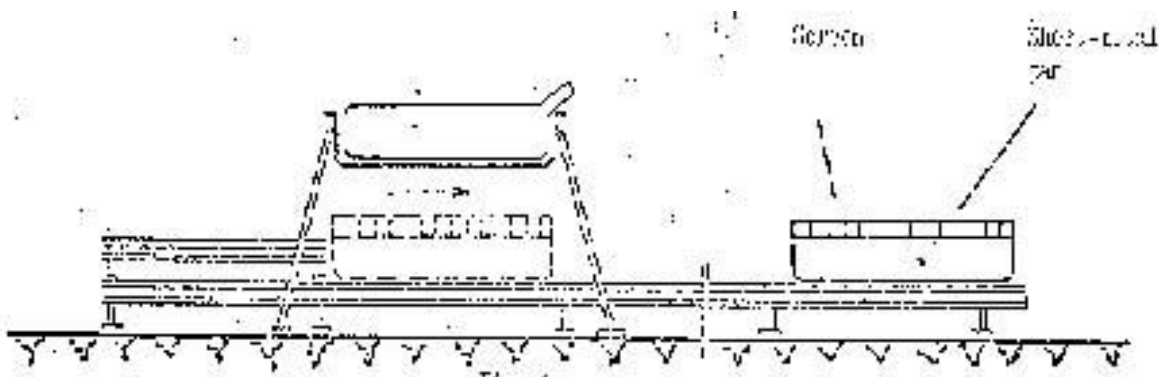
Фаза В: Пряко излагане на пламък

Приложение 5 – Дополнение 1



Фиг. 3

Фаза С: Непряко излагане на пламък



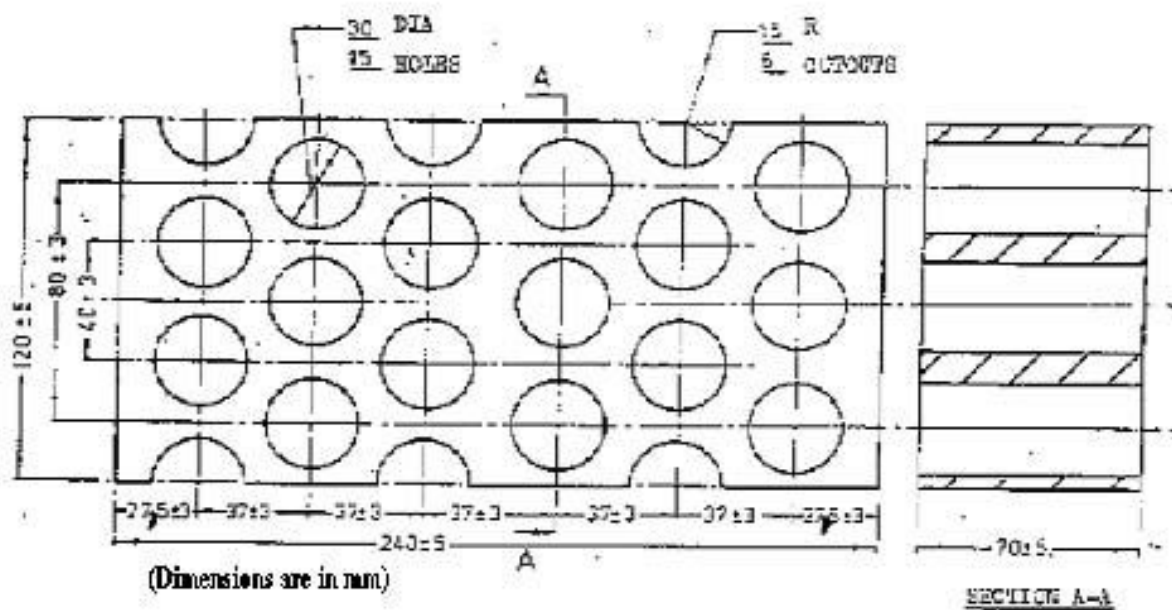
Фиг. 4

Фаза D: Приключване на теста

Приложение 5 – Дополнение 2

**Приложение 5 – Дополнение 2**

РАЗМЕРИ И ТЕХНИЧЕСКИ ДАННИ НА ОГНЕУПОРНИТЕ ТУХЛИ



Всички размери са в mm

Пожаро устойчивост	(Seeger-Kegel) SK 30
Съдържание на Al <sub>2</sub> O <sub>3</sub>	30% – 33%
Отворена порьозност (Po)	20% – 22% vol.
Плътност	1 900 – 2 000 kg/m <sup>3</sup>
Ефективна площ с отвори	44.18%