

## ΔΙΟΡΘΩΤΙΚΑ

**Διορθωτικό στην οδηγία 2004/26/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Απριλίου 2004, για την τροποποίηση της οδηγίας 97/68/ΕΚ για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τα ληπτέα μέτρα κατά της εκπομπής αερίων και σωματιδιακών ρύπων προερχόμενων από κινητήρες εσωτερικής καύσης που τοποθετούνται σε μη οδικά κινητά μηχανήματα**

(Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης L 146 της 30ής Απριλίου 2004)

Η οδηγία 2004/26/ΕΚ αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

## ΟΔΗΓΙΑ 2004/26/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 21ης Απριλίου 2004

**για την τροποποίηση της οδηγίας 97/68/ΕΚ για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τα ληπτέα μέτρα κατά της εκπομπής αερίων και σωματιδιακών ρύπων προερχόμενων από κινητήρες εσωτερικής καύσης που τοποθετούνται σε μη οδικά κινητά μηχανήματα**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 95,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής<sup>(1)</sup>,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης<sup>(2)</sup>,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η οδηγία 97/68/ΕΚ<sup>(3)</sup> θεσπίζει δύο φάσεις οριακών τιμών εκπομπής για κινητήρες ανάφλεξης με συμπίεση και καλεί την Επιτροπή να υποβάλει πρόταση για περαιτέρω μείωση των ορίων εκπομπής, λαμβάνοντας υπόψη την ύπαρξη, εν γένει, τεχνικών για τον περιορισμό της ρύπανσης της ατμόσφαιρας από τις εκπομπές των κινητήρων ανάφλεξης με συμπίεση και την κατάσταση της ποιότητας του αέρα.
- (2) Από το πρόγραμμα Auto-Oil συνάγεται το συμπέρασμα ότι χρειάζονται περαιτέρω μέτρα για τη βελτίωση της μελλοντικής ποιότητας του αέρα της Κοινότητας, ειδικά όσον αφορά τον σχηματισμό όζοντος και τις εκπομπές σωματιδίων.
- (3) Σήμερα είναι ήδη διαθέσιμη σε μεγάλο βαθμό προηγμένη τεχνολογία για τη μείωση των εκπομπών από κινητήρες ανάφλεξης με συμπίεση σε οδικά οχήματα και η τεχνολογία αυτή θα πρέπει να εφαρμοσθεί, σε μεγάλο βαθμό, στον μη οδικό τομέα.
- (4) Υπάρχουν ακόμη ορισμένοι παράγοντες αβεβαιότητας σχετικά με τις προβλέψεις αποδοτικότητας της χρήσης εξοπλι-

σμού μετεπεξεργασίας προκειμένου να μειωθούν οι εκπομπές σωματιδίων (PM) και οξειδίων του αζώτου (NO<sub>x</sub>). Πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2007, θα πρέπει να πραγματοποιηθεί αξιολόγηση τεχνικής φύσεως, και, εάν είναι σκόπιμο, να εξετασθεί το ενδεχόμενο εξαιρέσεων ή καθυστέρησης των ημερομηνιών έναρξης ισχύος.

- (5) Απαιτείται μια διαδικασία δοκιμής υπό μεταβατικές συνθήκες για την κάλυψη των συνθηκών λειτουργίας που χρησιμοποιούνται από τα μηχανήματα αυτού του είδους, υπό πραγματικές συνθήκες λειτουργίας. Επομένως, η δοκιμασία θα πρέπει να περιλαμβάνει, σε κατάλληλο ποσοστό, εκπομπές από μη προθερμασμένο κινητήρα.
- (6) Σε τυχαίως επιλεγείσες συνθήκες φορτίου και εντός καθορισμένου λειτουργικού εύρους, δεν θα πρέπει να σημειώνεται υπέρβαση των οριακών τιμών πέραν ενός κατάλληλου ποσοστού.
- (7) Εξάλλου, θα πρέπει να αποτραπεί η χρήση διατάξεων διακοπής της λειτουργίας και ανορθόδοξων στρατηγικών μείωσης των εκπομπών.
- (8) Το προτεινόμενο πακέτο οριακών τιμών θα πρέπει να ευθυγραμμισθεί, όσο το δυνατόν περισσότερο, με τις εξελίξεις στις Ηνωμένες Πολιτείες, προκειμένου να προσφέρεται στους κατασκευαστές η παγκόσμια αγορά για τους κινητήρες που σχεδιάζουν.
- (9) Θα πρέπει επίσης να εφαρμόζονται πρότυπα εκπομπής για τις εφαρμογές στους σιδηροδρόμους και την εσωτερική ναυσιπλοία, προκειμένου να προωθηθούν αυτά τα μέσα ως μέσα μεταφοράς φιλικά προς το περιβάλλον.
- (10) Στην περίπτωση μη οδικών κινητών μηχανημάτων που συμμορφώνονται με μελλοντικές οριακές τιμές πριν από την οριακή ημερομηνία, θα πρέπει να είναι δυνατόν να επισημαίνεται αυτό το γεγονός.

<sup>(1)</sup> ΕΕ C 220 της 16.9.2003, σ. 16.

<sup>(2)</sup> Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 21ης Οκτωβρίου 2003 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 30ής Μαρτίου 2004 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

<sup>(3)</sup> ΕΕ L 59 της 27.2.1998, σ. 1· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 2002/88/ΕΚ (ΕΕ L 35 της 11.2.2003, σ. 28).

- (11) Λόγω της τεχνολογίας που απαιτείται για την επίτευξη των ορίων της φάσης III B και IV για τις εκπομπές σωματιδίων (PM) και τις εκπομπές NO<sub>x</sub>, σε πολλά κράτη μέλη η περιεκτικότητα σε θείο των καυσίμων πρέπει να μειωθεί συγκριτικά με τα σημερινά επίπεδα. Θα πρέπει να οριστεί ένα καύσιμο αναφοράς το οποίο να αντανακλά την κατάσταση της αγοράς καυσίμων.
- (12) Η απόδοση των κινητήρων όσον αφορά τις εκπομπές καθ' όλη την ωφέλιμη ζωή τους είναι σημαντική. Θα πρέπει να θεσπισθούν απαιτήσεις διατηρησιμότητας προκειμένου να αποφευχθεί η υποβάθμιση της απόδοσης όσον αφορά τις εκπομπές.
- (13) Είναι αναγκαίο να θεσπισθούν ειδικές ρυθμίσεις για τους κατασκευαστές εξοπλισμού, ώστε να τους δοθεί χρόνος για τον σχεδιασμό των προϊόντων τους και τη διαχείριση της παραγωγής μικρών σειρών.
- (14) Εφόσον ο στόχος της παρούσας οδηγίας, ήτοι η βελτίωση της κατάστασης της ποιότητας του αέρα, δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη, αφού οι αναγκαίοι περιορισμοί εκπομπής που αφορούν προϊόντα θα πρέπει να ρυθμίζονται σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, η οποία ορίζεται στο άρθρο 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, η οποία ορίζεται επίσης στο εν λόγω άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του στόχου αυτού.
- (15) Ως εκ τούτου, η οδηγία 97/68/ΕΚ θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

- αλιευτικά σκάφη που έχουν καταχωρισθεί στο αλιευτικό μητρώο της Κοινότητας,
- ποντοπόρα πλοία, συμπεριλαμβανομένων ποντοπόρων ρυμουλκών και ωστικών ρυμουλκών τα οποία δραστηριοποιούνται ή έχουν ως βάση τους ύδατα επηρεαζόμενα από την παλίρροια ή οδούς εσωτερικής ναυσιπλοΐας, υπό την προϋπόθεση ότι διαθέτουν έγκυρο πιστοποιητικό ναυσιπλοΐας ή ασφάλειας, όπως ορίζεται στο παράρτημα I τμήμα 2 σημείο 2.8β,

- «κατασκευαστής πρωτότυπου εξοπλισμού (ΚΠΕ)»: ο κατασκευαστής ενός τύπου μη οδικού κινητού μηχανήματος,
- «ευέλικτο σχήμα»: η διαδικασία που επιτρέπει στους κατασκευαστές κινητήρων να διαθέτουν στην αγορά, κατά την περίοδο μεταξύ δύο διαδοχικών φάσεων οριακών τιμών, περιορισμένο αριθμό κινητήρων, προκειμένου να τοποθετηθούν σε μη οδικά κινητά μηχανήματα, που συμφωνούν μόνο με την προηγούμενη φάση οριακών τιμών εκπομπών.

(\*) ΕΕ L 164 της 30.6.1994, σ. 15· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1882/2003 (ΕΕ L 284 της 31.10.2003, σ. 1).

## 2. Το άρθρο 4 τροποποιείται ως εξής:

- α) στο τέλος της παραγράφου 2, προστίθεται το ακόλουθο κείμενο:

«Το παράρτημα VIII τροποποιείται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 15».

- β) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«6. Κινητήρες ανάφλεξης με συμπίεση για χρήση άλλη εκτός από την πρόωση σιδηροδρομικών μηχανών, αυτοκινηταμαξών και σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας, δύναται να διατίθενται στην αγορά στο πλαίσιο ενός ευέλικτου συστήματος, σύμφωνα με τη διαδικασία του παραρτήματος XIII, επί πλέον των παραγράφων 1 έως 5.»

## 3. Στο άρθρο 6, προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

- «5. Οι κινητήρες ανάφλεξης με συμπίεση που διατίθενται στην αγορά στο πλαίσιο ευέλικτου συστήματος, φέρουν επισήμανση σύμφωνα με το παράρτημα XIII.»

## 4. Μετά το άρθρο 7, παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 7α

### Σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας

1. Οι ακόλουθες διατάξεις ισχύουν για κινητήρες που εγκαθίστανται σε σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Οι παράγραφοι 2 και 3 δεν ισχύουν έως ότου αναγνωρισθεί από την Κεντρική Επιτροπή Ναυσιπλοΐας στο Ρήνο (στο εξής: ΚΕΝΡ) η ισοδυναμία μεταξύ των απαιτήσεων που θεσπίζει η παρούσα οδηγία και των απαιτήσεων που έχουν θεσπισθεί στο πλαίσιο της σύμβασης του Μάνχαϊμ για τη ναυσιπλοΐα στο Ρήνο, και ενημερωθεί σχετικά η Επιτροπή.

2. Μέχρι τις 30 Ιουνίου 2007, τα κράτη μέλη δεν δύναται να αρνούνται τη διάθεση στην αγορά κινητήρων που πληρούν τις απαιτήσεις που έχουν θεσπισθεί από την ΚΕΝΡ για τη φάση I, οι οριακές τιμές εκπομπής των οποίων ορίζονται στο παράρτημα XIV.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

### Άρθρο 1

Η οδηγία 97/68/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

#### 1. Στο άρθρο 2, προστίθενται οι ακόλουθες περιπτώσεις:

- «πλοίο εσωτερικής ναυσιπλοΐας»: κάθε πλοίο το οποίο προορίζεται για χρήση σε εσωτερικές πλωτές οδούς, έχει μήκος 20 μέτρα ή περισσότερο, και έχει όγκο 100 m<sup>3</sup> ή περισσότερο, σύμφωνα με τον τύπο που ορίζεται στο παράρτημα I τμήμα 2 σημείο 2.8α, ή ρυμουλκά ή ωστικά ρυμουλκά, τα οποία έχουν ναυπηγηθεί για να ρυμουλκούν ή να κινούν πλαγιώς πλοία, μήκους 20 μέτρων ή περισσότερο.

Στον ορισμό αυτό δεν περιλαμβάνονται:

- πλοία τα οποία προορίζονται για μεταφορά επιβατών και δεν μεταφέρουν πάνω από 12 άτομα συν το πλήρωμα,
- σκάφη αναψυχής μήκους έως 24 μέτρα (όπως ορίζονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 της οδηγίας 94/25/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Ιουνίου 1994, για την προσέγγιση των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων των κρατών μελών σχετικά με τα σκάφη αναψυχής (\*)),
- σκάφη υπηρεσίας που ανήκουν σε εποπτικές αρχές,
- πυροσβεστικά σκάφη,
- πλοία του πολεμικού ναυτικού,

3. Από την 1η Ιουλίου 2007 και έως τη θέση σε ισχύ περαιτέρω συνόλου οριακών τιμών που ενδεχομένως θα προκύψουν από περαιτέρω τροποποιήσεις της παρούσας οδηγίας, τα κράτη μέλη δεν δύνανται να αρνούνται τη διάθεση στην αγορά νέων κινητήρων που πληρούν τις απαιτήσεις που έχουν θεσπισθεί από την ΚENP για τη φάση II, οι οριακές τιμές εκπομπής των οποίων ορίζονται στο παράρτημα XV.

4. Σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 15, το παράρτημα VII προσαρμόζεται έτσι ώστε να συμπεριλάβει πρόσθετες και ειδικές πληροφορίες που ενδέχεται να απαιτηθούν όσον αφορά το πιστοποιητικό έγκρισης τύπου για κινητήρες προς εγκατάσταση σε σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

5. Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, όσον αφορά τα σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας, όλοι οι βοηθητικοί κινητήρες ισχύος άνω των 560 kW υπόκεινται στις ίδιες απαιτήσεις με τους κινητήρες πρόωσης».

5. Το άρθρο 8 τροποποιείται ως εξής:

α) η επικεφαλίδα αντικαθίσταται ως εξής: «Διάθεση στην αγορά»

β) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Τα κράτη μέλη δεν μπορούν να αρνούνται τη διάθεση στην αγορά κινητήρων, τοποθετημένων ήδη ή μη, σε μηχανήματα, που πληρούν τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας.»

γ) μετά την παράγραφο 2, παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος:

«2α. Τα κράτη μέλη δεν χορηγούν το κοινοτικό πιστοποιητικό για τα πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας που έχει θεσπισθεί με την οδηγία 82/714/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 4ης Οκτωβρίου 1982, για τη θέσπιση τεχνικών προδιαγραφών για τα πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας (\*), σε πλοία με κινητήρες που δεν πληρούν τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας.

(\* ) ΕΕ L 301 της 28.10.1982, σ. 1· οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την πράξη προσχώρησης του 2003.»

6. Το άρθρο 9 τροποποιείται ως εξής:

α) Η εισαγωγική πρόταση της παραγράφου 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Τα κράτη μέλη αρνούνται να χορηγούν έγκριση τύπου για τύπο κινητήρα ή για σειρά κινητήρων και να εκδίδουν το έγγραφο που περιγράφεται στο παράρτημα VI και αρνούνται να χορηγούν οποιαδήποτε άλλη έγκριση τύπου για μη οδικά κινητά μηχανήματα, τα οποία δεν έχουν ήδη διατεθεί στην αγορά, στα οποία είναι τοποθετημένος ένας κινητήρας, ο οποίος δεν έχει ήδη διατεθεί στην αγορά».

β) Παρεμβάλλονται οι ακόλουθες παράγραφοι, μετά την παράγραφο 3:

«3α. ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΥΠΟΥ ΤΩΝ ΚΙΝΗΤΗΡΩΝ ΤΗΣ ΦΑΣΗΣ III A (ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΚΙΝΗΤΗΡΩΝ Η, I, J και Κ)

Τα κράτη μέλη αρνούνται να χορηγούν έγκριση τύπου για τον ακόλουθο τύπο κινητήρα ή σειρά κινητήρων και να εκδί-

δουν το περιγραφόμενο στο παράρτημα VII έγγραφο, και αρνούνται να χορηγούν οποιαδήποτε άλλη έγκριση τύπου για μη οδικά κινητά μηχανήματα στα οποία είναι τοποθετημένος ένας κινητήρας, ο οποίος δεν έχει ήδη διατεθεί στην αγορά:

— Η: μετά την 30ή Ιουνίου 2005 για κινητήρες, —εκτός κινητήρων σταθερών στροφών— με παραγόμενη ισχύ:  $130 \text{ kW} \leq P \leq 560 \text{ kW}$ ,

— Ι: μετά την 31η Δεκεμβρίου 2005 για κινητήρες, —εκτός κινητήρων σταθερών στροφών— με παραγόμενη ισχύ:  $75 \text{ kW} \leq P < 130 \text{ kW}$ ,

— J: μετά την 31η Δεκεμβρίου 2006 για κινητήρες, —εκτός κινητήρων σταθερών στροφών— με παραγόμενη ισχύ:  $37 \text{ kW} \leq P < 75 \text{ kW}$ ,

— Κ: μετά την 31η Δεκεμβρίου 2005 για κινητήρες, —εκτός κινητήρων σταθερών στροφών— με παραγόμενη ισχύ:  $19 \text{ kW} \leq P < 37 \text{ kW}$ ,

εφόσον ο κινητήρας δεν πληροί τις απαιτήσεις που προβλέπονται στην παρούσα οδηγία και στις περιπτώσεις όπου οι εκπομπές σωματιδιακών και αερίων ρύπων από τον κινητήρα δεν ανταποκρίνονται στις οριακές τιμές που παρατίθενται στον πίνακα του τμήματος 4.1.2.4 του παραρτήματος I.

3β. ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΥΠΟΥ ΓΙΑ ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ ΣΤΑΘΕΡΩΝ ΣΤΡΟΦΩΝ ΤΗΣ ΦΑΣΗΣ III A (ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΚΙΝΗΤΗΡΩΝ Η, I, J και Κ)

Τα κράτη μέλη αρνούνται να χορηγούν έγκριση τύπου για τους εξής τύπους κινητήρα ή σειρές κινητήρων και να εκδίδουν το περιγραφόμενο στο παράρτημα VII έγγραφο, και αρνούνται να χορηγούν οποιαδήποτε άλλη έγκριση τύπου για μη οδικά κινητά μηχανήματα στα οποία είναι τοποθετημένος κινητήρας, ο οποίος δεν έχει ήδη διατεθεί στην αγορά:

— Κινητήρες Η σταθερών στροφών: μετά την 31η Δεκεμβρίου 2009 για κινητήρες με παραγόμενη ισχύ:  $130 \text{ kW} \leq P \leq 560 \text{ kW}$ ,

— Κινητήρες Ι σταθερών στροφών: μετά την 31η Δεκεμβρίου 2009 για κινητήρες με παραγόμενη ισχύ:  $75 \text{ kW} \leq P < 130 \text{ kW}$ ,

— Κινητήρες J σταθερών στροφών: μετά την 31η Δεκεμβρίου 2010 για κινητήρες με παραγόμενη ισχύ:  $37 \text{ kW} \leq P < 75 \text{ kW}$ ,

— Κινητήρες Κ σταθερών στροφών: μετά την 31η Δεκεμβρίου 2009 για κινητήρες με παραγόμενη ισχύ:  $19 \text{ kW} \leq P < 37 \text{ kW}$ ,

εφόσον ο κινητήρας δεν πληροί τις απαιτήσεις που προβλέπονται στην παρούσα οδηγία και στις περιπτώσεις όπου οι εκπομπές σωματιδιακών και αερίων ρύπων από τον κινητήρα δεν ανταποκρίνονται στις οριακές τιμές που παρατίθενται στον πίνακα του τμήματος 4.1.2.4 του παραρτήματος I.

3γ. ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΥΠΟΥ ΓΙΑ ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ ΤΗΣ ΦΑΣΗΣ III Β (ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΚΙΝΗΤΗΡΩΝ L, M, N και P)

Τα κράτη μέλη αρνούνται να χορηγούν έγκριση τύπου για τους εξής τύπους κινητήρα ή σειρές κινητήρων και να εκδίδουν το περιγραφόμενο στο παράρτημα VII έγγραφο, και αρνούνται να χορηγούν οποιαδήποτε άλλη έγκριση τύπου για μη οδικά κινητά μηχανήματα στα οποία είναι τοποθετημένος κινητήρας ο οποίος δεν έχει ήδη διατεθεί στην αγορά:

- L: μετά την 31η Δεκεμβρίου 2009 για κινητήρες —εκτός κινητήρων σταθερών στροφών— με παραγόμενη ισχύ:  $130 \text{ kW} \leq P \leq 560 \text{ kW}$ ,
- M: μετά την 31η Δεκεμβρίου 2010 για κινητήρες —εκτός κινητήρων σταθερών στροφών— με παραγόμενη ισχύ:  $75 \text{ kW} \leq P < 130 \text{ kW}$ ,
- N: μετά την 31η Δεκεμβρίου 2010 για κινητήρες —εκτός κινητήρων σταθερών στροφών— με παραγόμενη ισχύ:  $56 \text{ kW} \leq P < 75 \text{ kW}$ ,
- P: μετά την 31η Δεκεμβρίου 2011 για κινητήρες —εκτός κινητήρων σταθερών στροφών— με παραγόμενη ισχύ:  $19 \text{ kW} \leq P < 37 \text{ kW}$ ,

εφόσον ο κινητήρας δεν πληροί τις απαιτήσεις που προβλέπονται στην παρούσα οδηγία και στις περιπτώσεις όπου οι εκπομπές σωματιδιακών και αερίων ρύπων από τον κινητήρα δεν ανταποκρίνονται στις οριακές τιμές που εμφανίζονται στον πίνακα του τμήματος 4.1.2.5 του παραρτήματος I.

3δ. ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΥΠΟΥ ΓΙΑ ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ ΤΗΣ ΦΑΣΗΣ IV (ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΚΙΝΗΤΗΡΩΝ Q και R)

Τα κράτη μέλη αρνούνται τη χορήγηση έγκρισης τύπου για τους εξής τύπους κινητήρα ή σειρές κινητήρων και την έκδοση του περιγραφόμενου στο παράρτημα VII εγγράφου, και αρνούνται τη χορήγηση οποιασδήποτε άλλης έγκρισης τύπου για μη οδικά κινητά μηχανήματα στα οποία είναι τοποθετημένος κινητήρας ο οποίος δεν έχει ήδη διατεθεί στην αγορά:

- Q: μετά την 31η Δεκεμβρίου 2012 για κινητήρες —εκτός κινητήρων σταθερών στροφών— με παραγόμενη ισχύ:  $130 \text{ kW} \leq P \leq 560 \text{ kW}$ ,
- R: μετά την 30ή Σεπτεμβρίου 2013 για κινητήρες —εκτός κινητήρων σταθερών στροφών— με παραγόμενη ισχύ:  $56 \text{ kW} \leq P < 130 \text{ kW}$ ,

εφόσον ο κινητήρας δεν πληροί τις απαιτήσεις που προβλέπει η παρούσα οδηγία και στις περιπτώσεις κατά τις οποίες οι εκπομπές σωματιδιακών και αερίων ρύπων από τον κινητήρα δεν ανταποκρίνονται στις οριακές τιμές που εμφανίζονται στον πίνακα του τμήματος 4.1.2.6 του παραρτήματος I.

3ε. ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΥΠΟΥ ΓΙΑ ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ ΠΡΟΩΣΗΣ ΤΗΣ ΦΑΣΗΣ III ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΕ ΠΛΟΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ (ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΚΙΝΗΤΗΡΩΝ V)

Τα κράτη μέλη αρνούνται τη χορήγηση έγκρισης τύπου για τους εξής τύπους κινητήρα ή σειρές κινητήρων και την έκδοση του περιγραφόμενου στο παράρτημα VII εγγράφου:

— V1:1: μετά την 31η Δεκεμβρίου 2005, για κινητήρες με παραγόμενη ισχύ 37 kW ή περισσότερα και με όγκο σάρωσης κυλίνδρου κάτω των 0,9 λίτρων ανά κύλινδρο,

— V1:2: μετά την 30ή Ιουνίου 2005, για κινητήρες με όγκο σάρωσης κυλίνδρου ίσο ή μεγαλύτερο από 0,9 λίτρα ανά κύλινδρο αλλά κάτω από 1,2 λίτρα ανά κύλινδρο,

— V1:3: μετά την 30ή Ιουνίου 2005, για κινητήρες με όγκο σάρωσης κυλίνδρου ίσο ή μεγαλύτερο από 1,2 λίτρα ανά κύλινδρο και με παραγόμενη ισχύ:  $37 \text{ kW} \leq P < 75 \text{ kW}$ ,

— V1:4: μετά την 31η Δεκεμβρίου 2006, για κινητήρες με όγκο σάρωσης κυλίνδρου ίσο ή μεγαλύτερο από 2,5 λίτρα ανά κύλινδρο, αλλά κάτω από 5 λίτρα ανά κύλινδρο,

— V2: μετά την 31η Δεκεμβρίου 2007, για κινητήρες με όγκο σάρωσης κυλίνδρου μεγαλύτερο από 5 λίτρα ανά κύλινδρο,

εφόσον ο κινητήρας δεν πληροί τις απαιτήσεις που προβλέπει η παρούσα οδηγία και στις περιπτώσεις κατά τις οποίες οι εκπομπές σωματιδιακών και αερίων ρύπων από τον κινητήρα δεν ανταποκρίνονται στις οριακές τιμές που εμφανίζονται στον πίνακα του τμήματος 4.1.2.4 του παραρτήματος I.

3στ. ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΥΠΟΥ ΓΙΑ ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ ΠΡΟΩΣΗΣ ΤΗΣ ΦΑΣΗΣ IIIA ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΕ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑΜΑΞΕΣ

Τα κράτη μέλη αρνούνται τη χορήγηση έγκρισης τύπου για ένα τύπο κινητήρα ή μία σειρά κινητήρων και την έκδοση του περιγραφόμενου στο παράρτημα VII εγγράφου:

- RC A: μετά την 30ή Ιουνίου 2005 για κινητήρες με παραγόμενη ισχύ άνω των 130 kW,

εφόσον ο κινητήρας δεν πληροί τις απαιτήσεις που προβλέπει η παρούσα οδηγία και στις περιπτώσεις κατά τις οποίες οι εκπομπές σωματιδιακών και αερίων ρύπων από τον κινητήρα δεν ανταποκρίνονται στις οριακές τιμές που εμφανίζονται στον πίνακα του τμήματος 4.1.2.4 του παραρτήματος I.

3ζ. ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΥΠΟΥ ΓΙΑ ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ ΠΡΟΩΣΗΣ ΤΗΣ ΦΑΣΗΣ IIIB ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΕ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑΜΑΞΕΣ

Τα κράτη μέλη αρνούνται τη χορήγηση έγκρισης τύπου για ένα τύπο κινητήρα ή μία σειρά κινητήρων και την έκδοση του περιγραφόμενου στο παράρτημα VII εγγράφου:

- RC B: μετά την 31η Δεκεμβρίου 2010, για κινητήρες με παραγόμενη ισχύ άνω των 130 kW,

εφόσον ο κινητήρας δεν πληροί τις απαιτήσεις που προβλέπει η παρούσα οδηγία και στις περιπτώσεις κατά τις οποίες οι εκπομπές σωματιδιακών και αερίων ρύπων από τον κινητήρα δεν ανταποκρίνονται στις οριακές τιμές που εμφανίζονται στον πίνακα του τμήματος 4.1.2.5 του παραρτήματος I.

3η. ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΥΠΟΥ ΓΙΑ ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ ΠΡΩΩΣΗΣ ΤΗΣ ΦΑΣΗΣ ΙΙΑ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΕ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΗΧΑΝΕΣ

Τα κράτη μέλη αρνούνται τη χορήγηση έγκρισης τύπου για ένα τύπο κινητήρα ή μια σειρά κινητήρων και την έκδοση του περιγραφόμενου στο παράρτημα VII εγγράφου:

— RL A: μετά την 31η Δεκεμβρίου 2005, για κινητήρες με παραγόμενη ισχύ:  $130 \text{ kW} \leq P < 560 \text{ kW}$ ,

— RH A: μετά την 31η Δεκεμβρίου 2007, για κινητήρες με παραγόμενη ισχύ:  $560 \text{ kW} < P$ ,

εφόσον ο κινητήρας δεν πληροί τις απαιτήσεις που προβλέπει η παρούσα οδηγία και στις περιπτώσεις κατά τις οποίες οι εκπομπές σωματιδιακών και αερίων ρύπων από τον κινητήρα δεν ανταποκρίνονται στις οριακές τιμές που εμφανίζονται στον πίνακα του τμήματος 4.1.2.4 του παραρτήματος I. Οι διατάξεις της παρούσας παραγράφου εφαρμόζονται στους προαναφερθέντες τύπους και σειρές κινητήρων, εφόσον έχει συναφθεί σύμβαση για την αγορά του κινητήρα πριν από τις 20 Μαΐου 2004, και εφόσον ο κινητήρας διατίθεται στην αγορά όχι αργότερα από δύο έτη μετά την ημερομηνία που ισχύει για την αντίστοιχη κατηγορία σιδηροδρομικών μηχανών.

3β. ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΥΠΟΥ ΓΙΑ ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ ΤΗΣ ΦΑΣΗΣ ΙΙΒ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΕ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΗΧΑΝΕΣ

Τα κράτη μέλη αρνούνται τη χορήγηση έγκρισης τύπου για ένα τύπο κινητήρα ή μια σειρά κινητήρων και την έκδοση του περιγραφόμενου στο παράρτημα VII εγγράφου:

— R B: μετά την 31η Δεκεμβρίου 2005, για κινητήρες με παραγόμενη ισχύ άνω των 130 kW,

εφόσον ο κινητήρας δεν πληροί τις απαιτήσεις που προβλέπει η παρούσα οδηγία και στις περιπτώσεις κατά τις οποίες οι εκπομπές σωματιδιακών και αερίων ρύπων από τον κινητήρα δεν ανταποκρίνονται στις οριακές τιμές που εμφανίζονται στον πίνακα του τμήματος 4.1.2.5 του παραρτήματος I. Οι διατάξεις της παρούσας παραγράφου δεν εφαρμόζονται στους προαναφερθέντες τύπους και σειρές κινητήρων, εφόσον έχει συναφθεί σύμβαση για την αγορά του κινητήρα πριν από τις 20 Μαΐου 2004, και εφόσον ο κινητήρας διατίθεται στην αγορά όχι αργότερα από δύο έτη μετά την ημερομηνία που ισχύει για την αντίστοιχη κατηγορία σιδηροδρομικών μηχανών.»

γ) Ο τίτλος της παραγράφου 4 αντικαθίσταται από τον ακόλουθο:

«ΔΙΑΘΕΣΗ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ: ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΕΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΙΝΗΤΗΡΑ».

δ) Παρεμβάλλονται οι ακόλουθες παράγραφοι:

«4α. Με την επιφύλαξη του άρθρου 7α και του άρθρου 9 παράγραφοι 3.ζ) και 3.η), μετά τις ημερομηνίες που αναφέρονται ακολούθως, με την εξαίρεση των μηχανημάτων και κινητήρων που προορίζονται για εξαγωγή σε τρίτες χώρες, τα κράτη μέλη επιτρέπουν τη διάθεση στην αγορά κινητήρων, τοποθετημένων ήδη ή μη, σε μηχανήματα, μόνον εφόσον πληρούν τις

απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας, και μόνον εάν ο κινητήρας έχει εγκριθεί σύμφωνα με μία από τις κατηγορίες κατά τα οριζόμενα στις παραγράφους 2 και 3».

«Φάση III A εκτός κινητήρων σταθερών στροφών

— κατηγορία H: 31 Δεκεμβρίου 2005,

— κατηγορία I: 31 Δεκεμβρίου 2006,

— κατηγορία J: 31 Δεκεμβρίου 2007,

— κατηγορία K: 31 Δεκεμβρίου 2006.

Φάση III A: Κινητήρες σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας

— κατηγορία V1:1 31 Δεκεμβρίου 2006,

— κατηγορία V1:2 31 Δεκεμβρίου 2006,

— κατηγορία V1:3 31 Δεκεμβρίου 2006,

— κατηγορία V1:4 31 Δεκεμβρίου 2008,

— κατηγορίες V2: 31 Δεκεμβρίου 2008.

Φάση III A κινητήρες σταθερών στροφών

— κατηγορία H: 31 Δεκεμβρίου 2010,

— κατηγορία I: 31 Δεκεμβρίου 2010,

— κατηγορία J: 31 Δεκεμβρίου 2011,

— κατηγορία K: 31 Δεκεμβρίου 2010.

Φάση III A κινητήρες αυτοκινηταμαξών

— κατηγορία RC A: 31 Δεκεμβρίου 2005.

Φάση III A κινητήρες σιδηροδρομικών μηχανών

— κατηγορία RL A: 31 Δεκεμβρίου 2006,

— κατηγορία RH A: 31 Δεκεμβρίου 2008.

Φάση III B εκτός κινητήρων σταθερών στροφών

— κατηγορία L: 31 Δεκεμβρίου 2010,

— κατηγορία M: 31 Δεκεμβρίου 2011,

— κατηγορία N: 31 Δεκεμβρίου 2011,

— κατηγορία P: 31 Δεκεμβρίου 2012.

Φάση III B κινητήρες αυτοκινηταμαξών

— κατηγορία RC B: 31 Δεκεμβρίου 2011.

Φάση III B κινητήρες σιδηροδρομικών μηχανών

— κατηγορία R B: 31 Δεκεμβρίου 2011.

Φάση IV πλην κινητήρων σταθερών στροφών

— κατηγορία Q: 31 Δεκεμβρίου 2013,

— κατηγορία R: 30 Σεπτεμβρίου 2014.

Για κάθε κατηγορία, οι ανωτέρω απαιτήσεις μετατίθενται δύο έτη αργότερα όσον αφορά κινητήρες με ημερομηνία παραγωγής προγενέστερη της εν λόγω ημερομηνίας.

Η άδεια που χορηγείται για μία φάση οριακών τιμών εκπομπής λήγει την ημερομηνία υποχρεωτικής εφαρμογής της επόμενης φάσης οριακών τιμών».

ε) Προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«4β. Επισημάνση προκειμένου να δηλωθεί η εκ των προτέρων συμμόρφωση με τις προδιαγραφές της φάσης IIIA, IIIB και IV

Για τους τύπους κινητήρων ή οικογενειών κινητήρων που τηρούν τις οριακές τιμές που ορίζονται στον πίνακα στα τμήματα 4.1.2.4, 4.1.2.5 και 4.1.2.6 του παραρτήματος I πριν από τις ημερομηνίες που καθορίζονται στο σημείο 4, τα κράτη μέλη επιτρέπουν ειδική επισημάνση, και σήμανση για να φαίνεται ότι ο σχετικός εξοπλισμός πληροί τις απαιτούμενες οριακές τιμές πριν από τις καθοριζόμενες ημερομηνίες.»

7. Το άρθρο 10 τροποποιείται ως εξής:

α) Οι παράγραφοι 1 και 1α αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Οι προϋποθέσεις του άρθρου 8 παράγραφοι 1 και 2, του άρθρου 9 παράγραφος 4 και του άρθρου 9α παράγραφος 5 δεν εφαρμόζονται σε:

- κινητήρες προς χρήση από τις ένοπλες δυνάμεις,
- κινητήρες που απαλλάσσονται βάσει των παραγράφων 1α και 2,
- κινητήρες προς χρήση σε μηχανές που χρησιμοποιούνται κυρίως για την καθέλκυση και ανέλκυση σωστικών λέμβων,
- κινητήρες προς χρήση σε μηχανές που χρησιμοποιούνται κυρίως για την καθέλκυση και ανέλκυση λέμβων ακτής.

1α. Με την επιφύλαξη του άρθρου 7α και του άρθρου 9 παράγραφος 3 στοιχεία ζ) και η), οι κινητήρες αντικατάστασης, με εξαίρεση τους κινητήρες πρόωσης για αυτοκινητάμαξες, σιδηροδρομικές μηχανές και σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας, πρέπει να συμμορφώνονται με τις οριακές τιμές με τις οποίες έπρεπε να είχε συμμορφωθεί ο αντικαθιστώμενος κινητήρας, όταν διατέθηκε αρχικά στην αγορά.

Οι λέξεις «ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ» εμφανίζονται σε επισημάνση πάνω στον κινητήρα ή εγγράφονται στο εγχειρίδιο του ιδιοκτήτη.»

β) Προστίθενται οι ακόλουθες παράγραφοι:

«5. Οι κινητήρες μπορούν να διατίθενται στην αγορά στο πλαίσιο ευέλικτου συστήματος σύμφωνα με τις διατάξεις του παραρτήματος XIII.

6. Η παράγραφος 2 δεν εφαρμόζεται σε κινητήρες πρόωσης που εγκαθίστανται σε σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

7. Τα κράτη μέλη επιτρέπουν τη διάθεση στην αγορά κινητήρων, κατά την έννοια του σημείου Α, υπό i) και ii) του παραρτήματος I, στο πλαίσιο του «ευέλικτου συστήματος» σύμφωνα με τις διατάξεις του παραρτήματος XIII.»

8. Τα παραρτήματα τροποποιούνται ως εξής:

α) Τα παραρτήματα I, III, V, VII και XII τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα I της παρούσας οδηγίας.

β) Το παράρτημα VI αντικαθίσταται από το κείμενο του παραρτήματος II της παρούσας οδηγίας.

γ) Προστίθεται νέο παράρτημα XIII, όπως ορίζεται στο παράρτημα III της παρούσας οδηγίας.

δ) Προστίθεται νέο παράρτημα XIV, όπως ορίζεται στο παράρτημα IV της παρούσας οδηγίας.

ε) Προστίθεται νέο παράρτημα XV, όπως ορίζεται στο παράρτημα IV της παρούσας οδηγίας.

Ο κατάλογος των υφισταμένων παραρτημάτων τροποποιείται αναλόγως.

## Άρθρο 2

Η Επιτροπή, το αργότερο έως την 31η Δεκεμβρίου 2007:

- α) επανεκτιμά τους υπολογισμούς της για τον μη οδικό κατάλογο καταγραφής εκπομπών, και ειδικότερα εξετάζει τη δυνατότητα για διασταυρούμενους ελέγχους και διορθωτικούς συντελεστές·
  - β) εξετάζει τη διαθέσιμη τεχνολογία, συμπεριλαμβανομένης της σχέσης κόστους/οφέλους, με σκοπό την επιβεβαίωση των οριακών τιμών της φάσης III B και IV και για να εκτιμήσει την ενδεχόμενη ανάγκη για τη θέσπιση πρόσθετων μέτρων ευελιξίας, εξαιρέσεων ή μεταγενέστερων ημερομηνιών εισαγωγής για ορισμένους τύπους εξοπλισμού ή κινητήρων, λαμβάνοντας υπόψη κινητήρες που έχουν τοποθετηθεί σε μη οδικά κινητά μηχανήματα που χρησιμοποιούνται σε εποχιακές εφαρμογές·
  - γ) εκτιμά την εφαρμογή κύκλων δοκιμών για κινητήρες σε αυτοκινητάμαξες και σιδηροδρομικές μηχανές και, στην περίπτωση των κινητήρων σιδηροδρομικών μηχανών, το κόστος και το όφελος της περαιτέρω μείωσης των οριακών τιμών εκπομπής ενόψει της εφαρμογής της τεχνολογίας μετεπεξεργασίας των NO<sub>x</sub>·
  - δ) εξετάζει την ανάγκη για τη θέσπιση περαιτέρω δέσμης οριακών τιμών για κινητήρες προς χρήση σε πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας λαμβάνοντας ιδίως υπόψη την τεχνική και οικονομική σκοπιμότητα επιλογών δευτερογενούς μείωσης σε αυτή την εφαρμογή·
  - ε) εξετάζει την ανάγκη για τη θέσπιση οριακών τιμών εκπομπής για κινητήρες κάτω των 19 kW και άνω των 560 kW·
  - στ) εξετάζει τη διαθεσιμότητα των καυσίμων που απαιτούν οι τεχνολογίες που χρησιμοποιούνται για να πληρωθούν τα επίπεδα προδιαγραφών της φάσης IIIB και IV·
  - ζ) εξετάζει τις συνθήκες λειτουργίας του κινητήρα για τις οποίες ισχύουν τα μέγιστα επιτρεπτά ποσοστά υπέρβασης των οριακών τιμών εκπομπών που θεσπίζονται στο τμήμα 4.1.2.5 και 4.1.2.6 του παραρτήματος I και παρουσιάζει προτάσεις, εφόσον κρίνεται σκόπιμο, για την τεχνική προσαρμογή της παρούσας οδηγίας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 15 της οδηγίας 97/68/ΕΚ·
  - η) εκτιμά την ανάγκη για σύστημα «συμμόρφωσης κατά τη χρήση» και εξετάζει ενδεχόμενες επιλογές για την εφαρμογή του·
  - θ) εξετάζει λεπτομερείς κανόνες για να αποτρέπεται η «υπέρβαση κύκλου» και η «παράκαμψη κύκλου»,
- και υποβάλλει, οσάκις κρίνεται σκόπιμο, προτάσεις στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

**Άρθρο 3**

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία έως τις 20 Μαΐου 2005. Πληροφορούν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, αναφέρονται στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Οι λεπτομέρειες για την αναφορά αυτή καθορίζονται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη γνωστοποιούν στην Επιτροπή το κείμενο των βασικών διατάξεων εσωτερικού δικαίου που θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία,

**Άρθρο 4**

Τα κράτη μέλη ορίζουν τις κυρώσεις που εφαρμόζονται σε παραβιάσεις των εθνικών διατάξεων που θεσπίζονται βάσει της παρούσας οδηγίας και λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα μέτρα για την υλοποίησή τους. Οι οριζόμενες κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τις

διατάξεις αυτές στην Επιτροπή έως τις 20 Μαΐου 2005, καθώς και κάθε μεταγενέστερη τροποποίηση αυτών, το ταχύτερο δυνατόν.

**Άρθρο 5**

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

**Άρθρο 6**

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Στρασβούργο, 21 Απριλίου 2004.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο  
Ο Πρόεδρος  
P. COX

Για το Συμβούλιο  
Ο Πρόεδρος  
D. ROCHE

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

1. Το παράρτημα Ι τροποποιείται ως εξής:

1. Το τμήμα 1 τροποποιείται ως εξής:

α) Το στοιχείο Α αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Α. Να προορίζονται και να είναι κατάλληλα για να κινούνται, από μόνα τους ή δι' άλλου μέσου, σε έδαφος με ή χωρίς οδόστρωμα, και

i) με κινητήρα ανάφλεξης δια συμπίεσεως (C.I.) με εγκατεστημένη καθαρή ισχύ, σύμφωνα με το τμήμα 2.4, άνω των ή ίσο προς 19 kW και έως το πολύ 560 kW, όπου ο κινητήρας λειτουργεί με διαλείπουσα ταχύτητα και όχι σε μοναδικές σταθερές στροφές, ή

ii) με κινητήρα ανάφλεξης δια συμπίεσεως (C.I.) με εγκατεστημένη καθαρή ισχύ, σύμφωνα με το τμήμα 2.4, άνω των ή ίσο προς 19 kW και έως το πολύ 560 kW, όπου ο κινητήρας λειτουργεί με σταθερές στροφές. Τα όρια για τη φάση II ισχύουν μόνο από την 31η Δεκεμβρίου 2006, ή

iii) με βενζινοκινητήρα με σπινθήρα, με εγκατεστημένη καθαρή ισχύ, σύμφωνα με το τμήμα 2.4, όχι άνω των 19 kW, ή

iv) με κινητήρες σχεδιασμένους για την πρόωση αυτοκινηταμαξών, δηλαδή αυτοκινούμενων οχημάτων σταθερής τροχιάς ειδικά σχεδιασμένων για την μεταφορά εμπορευμάτων ή/και επιβατών, ή

v) με κινητήρες σχεδιασμένους για την πρόωση σιδηροδρομικών μηχανών, δηλαδή αυτοκινούμενων τμημάτων εξοπλισμού σταθερής τροχιάς σχεδιασμένων για τη μετακίνηση ή την προώθηση οχημάτων που είναι σχεδιασμένα για τη μεταφορά εμπορευμάτων, επιβατών και άλλου εξοπλισμού, αλλά τα οποία καθαυτά δεν έχουν σχεδιασθεί για τη μεταφορά εμπορευμάτων, επιβατών (πλην εκείνων που χειρίζονται τη σιδηροδρομική μηχανή) ή άλλου εξοπλισμού. Κάθε βοηθητικός κινητήρας ή κινητήρας προοριζόμενος για μηχανήματα σχεδιασμένα να εκτελούν εργασίες κατασκευής ή συντήρησης στις σιδηροτροχιές δεν κατατάσσονται στην παρούσα παράγραφο αλλά στο στοιχείο Α, υπό i).».

β) Το στοιχείο Β αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Β. Πλοία, εκτός από πλοία που προορίζονται για χρήση στην εσωτερική ναυσιπλοία».

γ) Το στοιχείο Γ διαγράφεται.

2. Το τμήμα 2 τροποποιείται ως εξής:

α) Παρεμβάλλονται τα εξής:

«2.8α. ως “όγκος 100 m<sup>3</sup> ή περισσότερο”, για πλοίο προοριζόμενο για χρήση στην εσωτερική ναυσιπλοία, νοείται ο όγκος του όπως υπολογίζεται βάσει του τύπου L×B×T, όπου “L” το μέγιστο μήκος του κύτους, χωρίς το πηδάλιο και τον πρόβολο, “B” το μέγιστο πλάτος του κύτους σε μέτρα, μετρούμενο έως την εξωτερική πλευρά του ελασμάτινου περιβλήματος τους σκάφους (χωρίς τους τροχούς, τα περιζώματα κ.λπ.) και “T” η κατακόρυφη απόσταση από το κατώτερο σημείο βυθίσματος του κύτους ή της τροπίδος έως τη μέγιστη γραμμή βυθίσματος.

2.8β. ως “έγκυρο πιστοποιητικό ναυσιπλοίας ή ασφάλειας” νοείται:

α) πιστοποιητικό που αποδεικνύει τη συμμόρφωση προς τη διεθνή σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS) του 1974, όπως τροποποιήθηκε, ή αντίστοιχο πιστοποιητικό, ή

β) πιστοποιητικό που αποδεικνύει τη συμμόρφωση προς τη Διεθνή Σύμβαση για τις Γραμμές Φορτώσεως του 1966, όπως τροποποιήθηκε, ή αντίστοιχο πιστοποιητικό, και διεθνές πιστοποιητικό πρόληψης της ρύπανσης από πετρέλαιο (πιστοποιητικό ΙΟΡΡ) που αποδεικνύει τη συμμόρφωση προς τη Διεθνή Σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία (Marpol), όπως τροποποιήθηκε.

2.8γ. ως σύστημα αναστολής νοείται κάθε στοιχείο το οποίο μετρά, ανιχνεύει, ή αποκρίνεται σε λειτουργικές μεταβλητές, με στόχο την ενεργοποίηση, τη διαμόρφωση, την καθυστέρηση ή την απενεργοποίηση της λειτουργίας οποιουδήποτε στοιχείου ή οποιασδήποτε δυνατότητας του συστήματος ελέγχου των εκπομπών, κατά τρόπον ώστε να μειώνεται η αποτελεσματικότητα του συστήματος ελέγχου των εκπομπών υπό συνθήκες που απαντώνται κατά την κανονική χρήση του κινητού μη οδικού μηχανήματος, εκτός αν η χρήση τέτοιου συστήματος περιλαμβάνεται κατ'ουσία στην εφαρμοζόμενη διαδικασία δοκιμής για την πιστοποίηση των εκπομπών.

2.8δ. ως ανορθολογική στρατηγική ελέγχου εκπομπών νοείται κάθε στρατηγική ή μέτρο που, όταν το μη οδικό κινητό μηχανήμα λειτουργεί υπό κανονικές συνθήκες χρήσης, μειώνει την απόδοση του συστήματος ελέγχου εκπομπών σε επίπεδο κάτω του αναμενόμενου για την εφαρμοστέα διαδικασία δοκιμής εκπομπών.».

β) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο τμήμα:

«2.17. ως κύκλος δοκιμής νοείται μια ακολουθία σημείων δοκιμής καθένα με καθορισμένες στροφές και ροπή που πρέπει να ακολουθηθούν από τον κινητήρα υπό σταθερές συνθήκες (δοκιμή NRSC) ή υπό μεταβατικές συνθήκες λειτουργίας (δοκιμή NRTC).».



γ) Το νυν τμήμα 2.17 λαμβάνει τη νέα αρίθμηση 2.18 και αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.18. **Σύμβολα και συντμήσεις**

2.18.1. Σύμβολα για παραμέτρους δοκιμών

Σύμβολο	Μονάδα	Όρος
$A/F_{st}$	—	Στοιχειομετρικός λόγος αέρα/καύσιμο
$A_p$	m <sup>2</sup>	Εμβαδόν εγκάρσιας διατομής του καθετήρα ισοκινητικής δειγματοληψίας
$A_T$	m <sup>2</sup>	Εμβαδόν εγκάρσιας διατομής του σωλήνα εξατμίσεως
Aver		Σταθμισμένες μέσες τιμές για:
	m <sup>3</sup> /h	— ροή κατ' όγκο
	kg/h	— ροή κατά μάζα
C1	—	Υδρογονάνθρακες ισοδύναμοι με C1
$C_d$	—	Συντελεστής παροχής του SSV
Conc	ppm Vol %	Συγκέντρωση (με επίδημα το συγκεκριμένο συστατικό)
Conc <sub>c</sub>	ppm Vol %	Διορθωμένη για το περιβάλλον συγκέντρωση
Conc <sub>d</sub>	ppm Vol %	Υγρή συγκέντρωση του αερίου ιχνηθέτη στον αέρα αραιώσεως
Conc <sub>e</sub>	ppm Vol %	Συγκέντρωση του αερίου ιχνηθέτη στα αραιωμένα καύσιμα
d	m	Διάμετρος
DF	—	Συντελεστής αραιώσεως
$f_a$	—	Εργαστηριακός ατμοσφαιρικός συντελεστής
$G_{AIRD}$	kg/h	Ρυθμός ροής μάζας αέρα εισαγωγής σε ξηρή βάση
$G_{AIRW}$	kg/h	Ρυθμός ροής μάζας αέρα εισαγωγής σε υγρή βάση
$G_{DILW}$	kg/h	Ρυθμός ροής μάζας αέρα αραιώσεως σε υγρή βάση
$G_{EDFW}$	kg/h	Ρυθμός ροής ισοδύναμης μάζας αραιωμένων καυσαερίων σε υγρή βάση
$G_{EXHW}$	kg/h	Ρυθμός ροής μάζας καυσαερίων σε υγρή βάση
$G_{FUEL}$	kg/h	Ρυθμός ροής μάζας καυσίμου
$G_{SE}$	kg/h	Ρυθμός ροής μάζας δειγματοζόμενων καυσαερίων
$G_T$	cm <sup>3</sup> /min	Ρυθμός ροής αερίου ιχνηθέτη
$G_{TOTW}$	kg/h	Ρυθμός ροής μάζας αραιωμένων καυσαερίων σε υγρή βάση HREF
Ha	g/kg	Απόλυτη υγρασία του αέρα εισαγωγής
Hd	g/kg	Απόλυτη υγρασία του αέρα αραιώσεως
H <sub>REF</sub>	g/kg	Τιμή αναφοράς απόλυτης υγρασίας (10,71 g/kg)
I	—	Δείκτης δηλωτικός μιας ορισμένης φάσης λειτουργίας (για δοκιμή NRSC) ή στιγμιαία τιμή (για δοκιμή NRTC)
$K_H$	—	Συντελεστής διορθώσεως υγρασίας για το NO <sub>x</sub>
$K_p$	—	Συντελεστής διορθώσεως υγρασίας για σωματίδια
$K_v$	—	Συντελεστής διακριβώσεως CFV
$K_{W,a}$	—	Συντελεστής διορθώσεως ξηρής προς υγρή βάση για τον αέρα εισαγωγής

Σύμβολο	Μονάδα	Όρος
$K_{W,d}$	—	Συντελεστής διορθώσεως ξηρής προς υγρή βάση για τον αέρα αραιώσεως
$K_{W,e}$	—	Συντελεστής διορθώσεως ξηρής προς υγρή βάση για αραιωμένα καυσαέρια
$K_{W,r}$	—	Συντελεστής διορθώσεως ξηρής προς υγρή βάση για τα πρωτογενή καυσαέρια
L	%	Ποσοστιαία ροπή σε σχέση με τη μέγιστη ροπή για την ταχύτητα δοκιμής
$M_d$	mg	Μάζα δείγματος σωματιδίων του συλλεγομένου αέρα αραιώσεως
$M_{DIL}$	kg	Μάζα του δείγματος αέρα αραιώσεως που διέρχεται διαμέσου των φίλτρων δειγματοληψίας σωματιδίων
$M_{EDFW}$	kg	Μάζα ισοδύναμων αραιωμένων καυσαερίων στο σύνολο του κύκλου
$M_{EXHW}$	kg	Ολική ροή καυσαερίων στο σύνολο του κύκλου
$M_f$	mg	Συλλεγόμενη μάζα δείγματος σωματιδίων
$M_{f,p}$	mg	Συλλεγόμενη μάζα δείγματος σωματιδίων στο κύριο φίλτρο
$M_{f,b}$	mg	Συλλεγόμενη μάζα δείγματος σωματιδίων στο εφεδρικό φίλτρο
$M_{gas}$	g	Ολική μάζα αερίου ρύπου στο σύνολο του κύκλου
$M_{PT}$	g	Ολική μάζα σωματιδίου στο σύνολο του κύκλου
$M_{SAM}$	kg	Μάζα του δείγματος αραιωμένων καυσαερίων που διέρχεται διαμέσου των φίλτρων δειγματοληψίας σωματιδίων
$M_{SE}$	kg	Μάζα καυσαερίων που έχει ληφθεί ως δείγμα στο σύνολο του κύκλου
$M_{SEC}$	kg	Μάζα αέρα βοηθητικής αραιώσεως
$M_{TOT}$	kg	Ολική μάζα των διπλά αραιωμένων καυσαερίων στο σύνολο του κύκλου
$M_{TOTW}$	kg	Ολική μάζα των αραιωμένων καυσαερίων που διέρχονται από τη σήραγγα αραιώσεως στο σύνολο του κύκλου σε υγρή βάση
$M_{TOTW,1}$	kg	Στιγμαία μάζα των αραιωμένων καυσαερίων που διέρχονται από τη σήραγγα αραιώσεως σε υγρή βάση
mass	g/h	Δείκτης δηλωτικός ρυθμού ροής μάζας εκπομπών (ρυθμός)
$N_p$	—	Σύνολο περιστροφών PDP στο σύνολο του κύκλου
$n_{ref}$	min <sup>-1</sup>	Στροφές κινητήρα αναφοράς για τη δοκιμή NRTC
$n_{sp}$	s <sup>-2</sup>	Παράγωγος των στροφών του κινητήρα
P	kW	Ισχύς, πέδη μη διορθωμένη
$p_1$	kPa	Πίεση αντίθλιψης ατμοσφαιρικής στο στόμιο εισόδου της αντλίας PDP
$p_a$	kPa	Απόλυτη πίεση
$P_a$	kPa	Τάση κορεσμένων ατμών του αέρα αραιώσεως (ISO 3046: $p_{s,y} = PSY$ περιβάλλοντος δοκιμής)

Σύμβολο	Μονάδα	Όρος
$P_{AE}$	kW	Δηλούμενη ολική ισχύς απορροφούμενη από προσαρμοζόμενα πρόσθετα εξαρτήματα για τη δοκιμή που δεν απαιτούνται από το τμήμα 2.4. του παρόντος παραρτήματος
$P_B$	kPa	Ολική βαρομετρική πίεση (ISO 3046: $P_x = P_X$ ολική πίεση περιβάλλοντος της θέσης: $P_y = P_Y$ ολική πίεση περιβάλλοντος δοκιμής)
$P_d$	kPa	Τάση κορεσμένων ατμών του αέρα αραιώσεως
$P_M$	kW	Μέγιστη ισχύς μετρούμενη στην ταχύτητα της δοκιμής υπό τις συνθήκες δοκιμής (βλ. παράρτημα VII, προσάρτημα 1)
$P_m$	kW	Ισχύς μετρούμενη στην κλίση της δοκιμής
$P_s$	kPa	Πίεση ξηρής ατμόσφαιρας
$q$	—	Λόγος αραιώσεως
$Q_s$	m <sup>3</sup> /s	Ρυθμός ροής όγκου CVS
$v$	—	Λόγος του λαμιού του SST, προς τον σωλήνα εισόδου, στατική πίεση
$r$	—	Λόγος εμβαδών εγκάρσιας διατομής ισοκίνητικού καθετήρα προς σωλήνα εξατμίσεως
$R_a$	%	Σχετική υγρασία του αέρα εισαγωγής
$R_d$	%	Σχετική υγρασία του αέρα αραιώσεως
$R_e$	—	Αριθμός Reynolds
$R_f$	—	Συντελεστής αποκρίσεως FID
$T$	K	Απόλυτη θερμοκρασία
$T$	S	Χρόνος μετρήσεως
$T_a$	K	Απόλυτη θερμοκρασία του αέρα εισαγωγής
$T_D$	K	Απόλυτη θερμοκρασία σημείου δρόσου
$T_{ref}$	K	Θερμοκρασία αναφοράς αέρα καύσεως: (298 K)
$T_{sp}$	N·m	Απαιτούμενη ροπή του κύκλου δοκιμής υπό μεταβατικές συνθήκες
$t_{10}$	s	Χρόνος μεταξύ βαθμιδωτού σήματος εισόδου και του 10 % της τελικής ένδειξης
$t_{50}$	s	Χρόνος μεταξύ βαθμιδωτού σήματος εισόδου και του 50 % της τελικής ένδειξης
$t_{90}$	s	Χρόνος μεταξύ βαθμιδωτού σήματος εισόδου και του 90 % της τελικής ένδειξης
$\Delta t_1$	s	Μεσοδιάστημα για στιγμιαία ροή CFV
$V_0$	m <sup>3</sup> /rev	Ρυθμός ροής όγκου PDP σε πραγματικές συνθήκες
$W_{act}$	kWh	Πραγματικό έργο κύκλου δοκιμής NRTC
WF	—	Συντελεστής στάθμισης
$WF_E$	—	Πραγματικός συντελεστής στάθμισης
$X_0$	m <sup>33</sup> /rev	Συντελεστής διακριβώσεως ρυθμού ροής όγκου PDP
$\Theta_D$	kg·m <sup>2</sup>	Περιστροφική αδράνεια του δυναμόμετρου δινορευμάτων
$\beta$	—	Λόγος της διαμέτρου του λαμιού του SST, d, προς την εσωτερική διάμετρο του σωλήνα εισόδου
$\lambda$	—	Σχετικός λόγος αέρα/καύσιμο, πραγματικός λόγος A/K διαφερόμενος προς το στοιχειομετρικό λόγο A/K
$\rho_{EXH}$	kg/m <sup>3</sup>	Πυκνότητα καυσαερίων

2.18.2.	Σύμβολα για τις χημικές ουσίες
	CH <sub>4</sub> Μεθάνιο
	C <sub>3</sub> H <sub>8</sub> Προπάνιο
	C <sub>2</sub> H <sub>6</sub> Αιθάνιο
	CO Μονοξείδιο του άνθρακα
	CO <sub>2</sub> Διοξείδιο του άνθρακα
	DOP Φθαλικός διοκτυλεστέρας
	H <sub>2</sub> O Νερό
	HC Υδρογονάνθρακες
	NO <sub>x</sub> Οξειδία αζώτου
	NO Μονοξείδιο του αζώτου
	NO <sub>2</sub> Διοξείδιο του αζώτου
	O <sub>2</sub> Οξυγόνο
	PT Σωματίδια
	PTFE Πολυτετραφθοροαιθυλένιο

2.18.3. Συντμήσεις.

AΣυμ(CI)	Ανάφλεξη με συμπίεση
AΣπ (SI)	Ανάφλεξη με σπινθήρα
CFV	Βεντούρι κρίσιμης ροής
CLD	Ανιχνευτής χημειοφωτοβολίας
FID	Ανιχνευτής ιονισμού φλόγας
FS	Πλήρης κλίμακα
HCLD	Θερμαινόμενος ανιχνευτής χημειοφωτοβολίας
HFID	Θερμαινόμενος ανιχνευτής ιονισμού φλόγας
NDIR	Αναλύτης μη σκεδαζόμενης υπέρυθρης ακτινοβολίας
NG	Φυσικό αέριο
NRSC	Κύκλος δοκιμής μη οδικών οχημάτων υπό σταθερές συνθήκες
NRTC	Κύκλος δοκιμής μη οδικών οχημάτων υπό μεταβατικές συνθήκες
PDP	Αντλία θετικής μετατοπίσεως
SSV	Βεντούρι υποχητικής ροής.»

3. Στο τμήμα 3 προστίθεται το ακόλουθο σημείο:

«3.1.4. επικέτες σύμφωνα με το παράρτημα XIII, εάν ο κινητήρας διατίθεται στην αγορά στο πλαίσιο των διατάξεων περί ευέλικτου συστήματος.».

4. Το τμήμα 4 τροποποιείται ως εξής:

α) Στο τέλος του τμήματος 4.1.1, προστίθεται το ακόλουθο κείμενο:

«Όλοι οι κινητήρες που εκπέμπουν καυσαέρια αναμειγμένα με νερό πρέπει να είναι εξοπλισμένοι με διάταξη σύνδεσης στο σύστημα καυσαερίων του κινητήρα, η οποία να βρίσκεται στα κατάντη του κινητήρα αλλά πριν από οποιοδήποτε σημείο στο οποίο τα καυσαέρια έρχονται σε επαφή με νερό (ή με οποιοδήποτε άλλο μέσο ψύξης/καθαρισμού), όπου μπορεί να προσαρτάται προσωρινά εξοπλισμός δειγματοληψίας εκπομπών αερίων ή σωματιδίων. Είναι σημαντικό η θέση αυτού του μηχανισμού σύνδεσης να επιτρέπει να ληφθεί καλά αναμειγμένο και αντιπροσωπευτικό δείγμα των καυσαερίων. Ο μηχανισμός σύνδεσης φέρει εσωτερικά τυποποιημένους σωλήνες μεγέθους κάτω της μισής ίντσας και όταν δεν χρησιμοποιείται κλείνεται με βύσμα (επιτρέπονται ισοδύναμες διατάξεις σύνδεσης)».

β) Προστίθεται το ακόλουθο σημείο:

«4.1.2.4. Οι εκπομπές του μονοξειδίου του άνθρακα, των υδρογονανθράκων, των οξειδίων του αζώτου και των σωματιδίων πρέπει στη φάση IIIA να μην υπερβαίνουν τις τιμές που εμφανίζονται στον κατωτέρω πίνακα:

Κινητήρες για χρήση σε άλλες εφαρμογές εκτός από την πρόωση πλοίων εσωτερικής ναυσιπλοΐας, σιδηροδρομικών μηχανών και αυτοκινητάμαξων:

Κατηγορία: Καθαρή ισχύς (P) (kW)	Μονοξείδιο του άνθρακα (CO) (g/kWh)	Άθροισμα υδρογονανθράκων και οξειδίων του αζώτου (HC+NO <sub>x</sub> ) (g/kWh)	Σωματίδια (PT) (g/kWh)
H: 130 kW ≤ P ≤ 560 kW	3,5	4,0	0,2
Θ: 75 kW ≤ P < 130 kW	5,0	4,0	0,3
I: 37 kW ≤ P < 75 kW	5,0	4,7	0,4
IA: 19 kW ≤ P < 37 kW	5,5	7,5	0,6

Κινητήρες πρόωσης για πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας

Κατηγορία: όγκος σάρωσης κυλίνδρου/καθαρή ισχύς (SV/P) (λίτρα ανά κύλινδρο/kW)	Μονοξείδιο του άνθρακα (CO) (g/kWh)	Άθροισμα υδρογονανθράκων και οξειδίων του αζώτου (HC+NO <sub>x</sub> ) (g/kWh)	Σωματίδια (PT) (g/kWh)
V1:1 SV ≤ 0,9 και P ≥ 37 kW	5,0	7,5	0,40
V1:2 0,9 < SV < 1,2	5,0	7,2	0,30
V1:3 1,2 < SV < 2,5	5,0	7,2	0,20
V1:4 2,5 < SV < 5	5,0	7,2	0,20
V2:1 5 < SV ≤ 15	5,0	7,8	0,27
V2:2 15 < SV < 20 και P ≤ 3 300 kW	5,0	8,7	0,50
V2:3 15 < SV < 20 και P > 3 300 kW	5,0	9,8	0,50
V2:4 20 < SV < 25	5,0	9,8	0,50
V2:5 25 < SV < 30	5,0	11,0	0,50

Κινητήρες πρόωσης σιδηροδρομικών μηχανών

Κατηγορία: Καθαρά ισχύς (P) (kW)	Μονοξείδιο του άνθρακα (CO) (g/kWh)	Άθροισμα υδρογονανθράκων και οξειδίων του αζώτου (HC+NO <sub>x</sub> ) (g/kWh)		Σωματίδια (PT) (g/kWh)
RL A: 130 kW ≤ P ≤ 560 kW	3,5	4,0		0,2
	Μονοξείδιο του άνθρακα (CO) (g/kWh)	Υδρογονάνθρακες (HC) (g/kWh)	Οξείδια του αζώτου (NO <sub>x</sub> ) (g/kWh)	Σωματίδια (PT) (g/kWh)
RH A: P > 560 kW	3,5	0,5	6,0	0,2
RH A Κινητήρες με P > 2 000 kW και SV > 5 l/κύλινδρο	3,5	0,4	7,4	0,2

Κινητήρες πρόωσης για αυτοκινητάμαξες.

Κατηγορία: καθαρή ισχύς (P) (kW)	Μονοξείδιο του άνθρακα (CO) (g/kWh)	Άθροισμα υδρογονανθράκων και οξειδίων του αζώτου (HC + NO <sub>x</sub> ) (g/kWh)	Σωματίδια (PT) (g/kWh)
RC A: 130 kW < P	3,5	4,0	0,20»

γ) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο τμήμα:

«4.1.2.5. Οι εκπομπές του μονοξειδίου του άνθρακα, των υδρογονανθράκων, των οξειδίων του αζώτου (ή, ανάλογα με την περίπτωση, του αθροίσματός τους) και των εκπομπών σωματιδίων πρέπει, στη φάση IIIB να μην υπερβαίνουν τις τιμές που παρατίθενται στον κατωτέρω πίνακα:

Κινητήρες για χρήση σε άλλες εφαρμογές εκτός από την πρόωση σιδηροδρομικών μηχανών, αυτοκινητάμαξών και σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

Κατηγορία: Καθαρή ισχύς (P) (kW)	Μονοξείδιο του άνθρακα (CO) (g/kWh)	Υδρογονάνθρακες (HC) (g/kWh)	Οξείδια του αζώτου (NO <sub>x</sub> ) (g/kWh)	Σωματίδια (PT) (g/kWh)
IL: 130 kW ≤ P ≤ 560 kW	3,5	0,19	2,0	0,025
M: 75 kW ≤ P < 130 kW	5,0	0,19	3,3	0,025
N: 56 kW ≤ P < 75 kW	5,0	0,19	3,3	0,025
		Άθροισμα υδρογονανθράκων και οξειδίων του αζώτου (HC + NO <sub>x</sub> ) g/kWh		
P: 37 kW ≤ P < 56 kW	5,0	4,7		0,025

Κινητήρες πρόωσης σιδηροδρομικών οχημάτων

Κατηγορία: Καθαρή ισχύς (P) (kW)	Μονοξείδιο του άνθρακα (CO) (g/kWh)	Υδρογονάνθρακες (HC) (g/kWh)	Οξείδια του αζώτου (NO <sub>x</sub> ) (g/kWh)	Σωματίδια (PT) (g/kWh)
RC B: 130 kW < P	3,5	0,19	2,0	0,025

Κινητήρες πρόωσης σιδηροδρομικών μηχανών

Κατηγορία: Καθαρή ισχύς (P) (kW)	Μονοξείδιο του άνθρακα (CO) (g/kWh)	Άθροισμα υδρογονανθράκων και οξειδίων του αζώτου (HC + NO <sub>x</sub> ) (g/kWh)	Σωματίδια (PT) (g/kWh)
R B: 130 kW < P	3,5	4,0	0,025»

δ) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο τμήμα μετά το νέο σημείο 4.1.2.5:

«4.1.2.6. Οι εκπομπές του μονοξειδίου του άνθρακα, των υδρογονανθράκων και των οξειδίων του αζώτου (ή, ανάλογως της περίπτωσης, του αθροίσματός τους) καθώς και των σωματιδίων δεν υπερβαίνουν, κατά τη φάση IV, τις τιμές που εμφανίζονται στον κατωτέρω πίνακα:

Κινητήρες προς χρήση σε άλλες εφαρμογές πέραν της πρόωσης σιδηροδρομικών μηχανών, σιδηροδρομικών οχημάτων και πλοίων εσωτερικής ναυσιπλοΐας.

Κατηγορία: Καθαρή ισχύς (P) (kW)	Μονοξείδιο του άνθρακα (CO) (g/kWh)	Υδρογονάνθρακες (HC) (g/kWh)	Οξειδία του αζώτου (NO <sub>x</sub> ) (g/kWh)	Σωματίδια (PT) (g/kWh)
Q: 130 kW ≤ P ≤ 560 kW	3,5	0,19	0,4	0,025
R: 56 kW ≤ P < 130 kW	5,0	0,19	0,4	0,025»

ε) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο τμήμα:

«4.1.2.7. Οι οριακές τιμές στα τμήματα 4.1.2.4, 4.1.2.5 και 4.1.2.6 περιλαμβάνουν την επιδείνωση η οποία υπολογίζεται σύμφωνα με το παράρτημα III, προσάρτημα 5.

Στην περίπτωση των οριακών τιμών που περιλαμβάνονται στα τμήματα 4.1.2.5 και 4.1.2.6, υπό όλες τις τυχαιώς επιλεγείσες συνθήκες φορτίου, που ανήκουν σε συγκεκριμένη ζώνη ελέγχου και με εξαίρεση προδιαγεγραμμένες συνθήκες λειτουργίας του κινητήρα που δεν υπόκεινται σε παρόμοια διάταξη, οι εκπομπές δειγματοληψίας κατά τη διάρκεια χρόνου όχι μικρότερου από 30 δευτερόλεπτα δεν υπερβαίνουν περισσότερο από 100 % τις οριακές τιμές των ανωτέρω πινάκων. Η ζώνη ελέγχου στην οποία ισχύει το προς τήρηση ποσοστό και οι αποκλεισθείσες συνθήκες λειτουργίας του κινητήρα, ορίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 15.».

στ) Το τμήμα 4.1.2.4 αριθμείται εκ νέου και γίνεται 4.1.2.8.

2. Το παράρτημα III τροποποιείται ως εξής:

1. Το τμήμα 1 τροποποιείται ως εξής:

α) Στο τμήμα 1.1, προστίθεται το ακόλουθο κείμενο:

«Περιγράφονται δύο κύκλοι δοκιμής οι οποίοι εφαρμόζονται σύμφωνα με τις διατάξεις που ορίζονται στο παράρτημα I τμήμα 1:

- ο κύκλος δοκιμής μη οδικών εφαρμογών υπό σταθερές συνθήκες (NRSC — Non-Road Steady Cycle), ο οποίος χρησιμοποιείται για τις φάσεις I, II και IIIA και για κινητήρες σταθερών στροφών, καθώς και για τις φάσεις IIIB και IV σε περίπτωση αέριων ρύπων,
- ο κύκλος δοκιμής μη οδικών εφαρμογών υπό μεταβατικές συνθήκες (NRTC — Non-Road Transient Cycle), ο οποίος χρησιμοποιείται για τη μέτρηση σωματιδιακών εκπομπών για τις φάσεις IIIB και VI για όλους τους κινητήρες εκτός των κινητήρων σταθερών στροφών. Με επιλογή του κατασκευαστή, η δοκιμή αυτή μπορεί να χρησιμοποιείται και για τη φάση IIIA, καθώς και για τους αέριους ρύπους στις φάσεις IIIB και IV,
- Για κινητήρες προς χρήση σε πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας, χρησιμοποιείται η διαδικασία δοκιμής ISO, όπως ορίζεται από το πρότυπο ISO 8178 - 4:2002 [ε] και τη σύμβαση Marpol του ΔΝΟ του 73/78, παράρτημα VI (κώδικας NO<sub>x</sub>),
- Για κινητήρες που προορίζονται για την πρόωση σιδηροδρομικών οχημάτων χρησιμοποιείται ο κύκλος δοκιμής μη οδικών εφαρμογών υπό σταθερές συνθήκες (NRSC) προκειμένου να μετρηθούν οι αέριοι και σωματιδιακοί ρύποι για τις φάσεις IIIA και IIIB,
- Για κινητήρες που προορίζονται για την πρόωση σιδηροδρομικών μηχανών χρησιμοποιείται ο κύκλος δοκιμής μη οδικών εφαρμογών υπό σταθερές συνθήκες (NRSC) προκειμένου να μετρηθούν οι αέριοι και σωματιδιακοί ρύποι για τις φάσεις IIIA και IIIB.».

β) Προστίθεται το ακόλουθο τμήμα:

«1.3. Αρχή μετρήσεων:

Στις προς μέτρηση εκπομπές καυσαερίων των κινητήρων περιλαμβάνονται τα αέρια συστατικά (μονοξείδιο του άνθρακα, άθροισμα υδρογονανθράκων και οξειδίων του αζώτου) και τα σωματίδια. Επιπροσθέτως, το διοξείδιο του άνθρακα χρησιμοποιείται συχνά ως αέριο ιχνηθέτης για τον καθορισμό του λόγου αραιώσεως στα συστήματα αραιώσεως μερικής και πλήρους ροής. Η ορθή τεχνική πρακτική συνιστά τη γενική μέτρηση του διοξειδίου του άνθρακα ως άριστο εργαλείο για τον εντοπισμό προβλημάτων μετρήσεως κατά την εκτέλεση της δοκιμής.

1.3.1. Δοκιμή NRSC:

Κατά τη διάρκεια μιας προκαθορισμένης αλληλουχίας συνθηκών λειτουργίας προθερμασμένου κινητήρα, εξετάζονται συνεχώς οι ποσότητες των ανωτέρω εκπομπών καυσαερίων με τη λήψη δειγμάτων από τα πρωτογενή καυσαέρια. Ο κύκλος δοκιμής αποτελείται από έναν αριθμό φάσεων στροφών και ροπής (φορτίου), ο οποίος καλύπτει την τυπική κλίμακα λειτουργίας των πετρελαιομηχανών. Στη διάρκεια κάθε φάσης προσδιορίζεται η συγκέντρωση κάθε αέριου ρύπου, η ροή των καυσαερίων και η παραγόμενη ισχύς, και σταθμίζονται οι μετρούμενες τιμές. Το δείγμα των σωματιδίων αραιώνεται με κατάλληλα προετοιμασμένο αέρα περιβάλλοντος. Από την πλήρη διαδικασία της δοκιμής λαμβάνεται ένα δείγμα και συλλέγεται σε κατάλληλα φίλτρα.

Εναλλακτικά, λαμβάνεται ένα δείγμα σε χωριστά φίλτρα, ένα για κάθε φάση, και υπολογίζονται αποτελέσματα σταθμισμένα ως προς τον κύκλο.

Τα γραμμάρια κάθε εκπεμπόμενου ανά κιλοβατώρα ρύπου υπολογίζονται όπως περιγράφεται στο προσάρτημα 3 του παρόντος παραρτήματος.

### 1.3.2. Δοκιμή NRTC:

Ο προκαθορισμένος κύκλος μεταβατικής δοκιμής, βασισμένος άμεσα στις συνθήκες λειτουργίας των πετρελαιοκινητήρων μη οδικών μηχανημάτων, πραγματοποιείται δύο φορές:

- Την πρώτη φορά (ψυχρή εκκίνηση) αφού ο κινητήρας έχει παραμείνει σε θερμοκρασία περιβάλλοντος και η θερμοκρασία του ψυκτικού μέσου και του λαδιού, των συστημάτων επεξεργασίας και όλων των επικουρικών διατάξεων ελέγχου του κινητήρα έχουν σταθεροποιηθεί μεταξύ 20 και 30 °C.
- Τη δεύτερη φορά (θερμή εκκίνηση) μετά από εικοσάλεπτη θέρμανση που αρχίζει αμέσως μετά την ολοκλήρωση του κύκλου της ψυχρής εκκίνησης.

Κατά τη διάρκεια αυτής της αλληλουχίας δοκιμών εξετάζονται οι ανωτέρω ρύποι. Βάσει των σημάτων του δυναμόμετρου του κινητήρα για τη ροπή και τις στροφές, υπολογίζεται το ολοκλήρωμα της ισχύος στο χρόνο του κύκλου, οπότε προκύπτει ως αποτέλεσμα το έργο που παράγεται από τον κινητήρα στο σύνολο του κύκλου. Η συγκέντρωση αέριων συστατικών στο σύνολο του κύκλου προσδιορίζεται είτε στα πρωτογενή καυσαέρια με ολοκλήρωμα του σήματος του αναλύτη σύμφωνα με το προσάρτημα 3 του παρόντος παραρτήματος, είτε στα αραιωμένα καυσαέρια ενός συστήματος αραιώσεως πλήρους ροής CVS με ολοκλήρωμα ή με δειγματοληψία σάκου σύμφωνα με το προσάρτημα 3 του παρόντος παραρτήματος. Για τα σωματίδια, συλλέγεται αναλογικό δείγμα από αραιωμένα καυσαέρια σε ειδικά φίλτρα είτε με αραιώση μερικής ροής είτε με αραιώση πλήρους ροής. Ανάλογα με τη μέθοδο που χρησιμοποιείται, ο ρυθμός ροής των αραιωμένων ή των μη αραιωμένων καυσαερίων προσδιορίζεται στο σύνολο του κύκλου για τον υπολογισμό των τιμών της μάζας των εκπομπών ρύπων. Οι τιμές της μάζας των εκπομπών συσχετίζονται με το έργο του κινητήρα, ώστε να ληφθούν τα γραμμάρια κάθε εκπεμπόμενου ανά κιλοβατώρα ρύπου.

Οι εκπομπές (g/kWh) μετρούνται τόσο κατά τον κύκλο της ψυχρής όσο και της θερμής εκκίνησης. Οι σύνθετες σταθμισμένες εκπομπές υπολογίζονται με τη στάθμιση των αποτελεσμάτων της ψυχρής εκκίνησης 10 % και των αποτελεσμάτων της θερμής εκκίνησης 90 % . Τα σταθμισμένα σύνθετα αποτελέσματα πρέπει να ανταποκρίνονται στα πρότυπα.

Πριν από την καθιέρωση της αλληλουχίας των σύνθετων ψυχρών/θερμών δοκιμών, τροποποιούνται, σύμφωνα με την προβλεπόμενη στο άρθρο 15 διαδικασία, τα σύμβολα (παράρτημα I, τμήμα 2.18), η αλληλουχία των δοκιμών (παράρτημα III) και οι εξισώσεις υπολογισμού (παράρτημα III, προσάρτημα III).»

## 2. Το τμήμα 2 τροποποιείται ως εξής:

### α) Το τμήμα 2.2.3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

#### «2.2.3. Κινητήρες με ψύξη του αέρα τροφοδοσίας

Καταγράφεται η θερμοκρασία του αέρα εισαγωγής και, στις δηλούμενες ονομαστικές στροφές και για το πλήρες φορτίο, πρέπει να περικλείεται εντός του πεδίου  $\pm 5$  K της μέγιστης θερμοκρασίας του αέρα εισαγωγής που ορίζεται από τον κατασκευαστή. Η θερμοκρασία του ψυκτικού μέσου είναι τουλάχιστον 293 K (20 °C).

Εάν χρησιμοποιείται εργαστηριακό σύστημα δοκιμής ή εξωτερικός ανεμιστήρας, η θερμοκρασία του αέρα εισαγωγής πρέπει να περικλείεται εντός του πεδίου  $\pm 5$  K της μέγιστης θερμοκρασίας του αέρα εισαγωγής που ορίζεται από τον κατασκευαστή στις στροφές της δηλούμενης μέγιστης ισχύος και υπό πλήρες φορτίο. Η θερμοκρασία και ο ρυθμός ροής του ψυκτικού μέσου του ψύκτη του αέρα εισαγωγής που έχει τεθεί στο ανωτέρω σημείο χρησιμοποιείται στο σύνολο του κύκλου δοκιμής. Ο όγκος του ψύκτη του αέρα εισαγωγής βασίζεται στην ορθή τεχνική πρακτική και στις τυπικές εφαρμογές οχημάτων/μηχανημάτων.

Προαιρετικά, η ρύθμιση του ψύκτη του αέρα εισαγωγής μπορεί να γίνεται σύμφωνα με το πρότυπο SAE J 1937 όπως δημοσιεύθηκε τον Ιανουάριο 1995.»

### β) Το κείμενο του τμήματος 2.3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Ο υποβαλλόμενος σε δοκιμή κινητήρας πρέπει να είναι εφοδιασμένος με σύστημα εισαγωγής αέρα που να παρουσιάζει στραγγαλισμό του αέρα εισαγωγής εντός του πεδίου  $\pm 300$  Pa που προδιαγράφεται από τον κατασκευαστή για καθαρό καθαριστή αέρα στις συνθήκες λειτουργίας του κινητήρα, όπως προδιαγράφονται από τον κατασκευαστή, οι οποίες έχουν ως αποτέλεσμα τη μέγιστη ροή αέρα. Ο στραγγαλισμός πρέπει να εφαρμόζεται στις ονομαστικές στροφές και υπό πλήρες φορτίο. Μπορεί να χρησιμοποιηθεί ένα εργαστηριακό σύστημα δοκιμής, υπό την προϋπόθεση ότι αντιπροσφύζει τις πραγματικές συνθήκες λειτουργίας των κινητήρων.»



γ) Το κείμενο του τμήματος 2.4. «Σύστημα εξαγωγής κινητήρα» αντικαθίσταται από το εξής:

«Ο υποβαλλόμενος σε δοκιμή κινητήρας πρέπει να είναι εφοδιασμένος με σύστημα εξαγωγής που να παρουσιάζει αντίθλιψη εντός του πεδίου  $\pm 650$  Pa που προδιαγράφεται από τον κατασκευαστή για τις συνθήκες λειτουργίας του κινητήρα που απολήγουν στη μέγιστη δηλούμενη ισχύ.

Εάν ο κινητήρας είναι εφοδιασμένος με διάταξη μετεπεξεργασίας των καυσαερίων, τότε ο σωλήνας της εξαμίσεως πρέπει να έχει την ίδια διάμετρο με τις εν χρήσει διαμέτρους 4 τουλάχιστον σωλήνων πριν από το στόμιο εισαγωγής της αρχής του τμήματος επέκτασης που περιέχει τη διάταξη μετεπεξεργασίας. Η απόσταση από τη φλάντζα της πολλαπλής εξαγωγής ή από το στόμιο εξαγωγής του στροβιλοσυμπιεστή μέχρι τη διάταξη μετεπεξεργασίας των καυσαερίων πρέπει να είναι η ίδια όπως στο σχέδιο του οχήματος ή εντός των ορίων της απόστασης που ορίζεται στις προδιαγραφές του κατασκευαστή. Η αντίθλιψη ή ο στραγγαλισμός εξαμίσεως πρέπει να πληρούν τα ίδια με τα ανωτέρω κριτήρια και μπορούν να ρυθμίζονται με βαλβίδα. Το δοχείο της διάταξης μετεπεξεργασίας μπορεί να απομακρύνεται κατά τη διάρκεια των ομοιωμάτων δοκιμών και κατά τη χάραξη της καμπύλης του κινητήρα, και να αντικαθίσταται με ισοδύναμο δοχείο που να διαθέτει υποστήριξη ανενεργού καταλύτη».

δ) Το τμήμα 2.8 διαγράφεται.

3. Το τμήμα 3 τροποποιείται ως εξής:

α) Ο τίτλος του τμήματος 3 αντικαθίσταται από τον εξής:

3. «ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΔΟΚΙΜΗΣ (ΔΟΚΙΜΗ NRSC)».

β) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο τμήμα:

«3.1. Καθορισμός των ρυθμίσεων του δυναμομέτρου

Η συγκεκριμένη μέτρηση των εκπομπών βασίζεται σε μη διορθωμένη ισχύ πέδησης σύμφωνα με το πρότυπο ISO 14396: 2002.

Τα βοηθητικά εξαρτήματα που είναι αναγκαία μόνο για τη λειτουργία της μηχανής και τα οποία μπορεί να είναι τοποθετημένα στον κινητήρα πρέπει να απομακρύνονται κατά τη δοκιμή. Ο ακόλουθος ενδεικτικός κατάλογος αποτελεί ένα παράδειγμα:

- αεροσυμπιεστής για πέδηση,
- συμπιεστής υδραυλικού συστήματος,
- συμπιεστής κλιματιστικού,
- αντλίες για υδραυλικούς ενεργοποιητές.

Όταν τα βοηθητικά δεν έχουν απομακρυνθεί, πρέπει να προσδιορίζεται η απορροφούμενη από αυτά ισχύς στις ταχύτητες δοκιμής για να υπολογίζονται οι ρυθμίσεις του δυναμομέτρου εκτός στην περίπτωση κινητήρων όπου τα βοηθητικά αυτά αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα του κινητήρα (π.χ. ανεμιστήρες ψύξεως για αεροψυκτούς κινητήρες).

Οι ρυθμίσεις στραγγαλισμού του αέρα εισαγωγής και της αντίθλιψης του σωλήνα εξαμίσεως πρέπει να προσαρμόζονται στα ανώτερα όρια του κατασκευαστή, σύμφωνα με τα τμήματα 2.3 και 2.4.

Οι μέγιστες τιμές ροπής στις καθορισμένες ταχύτητες δοκιμής πρέπει να προσδιορίζονται πειραματικά για να υπολογίζονται οι τιμές ροπής για τις καθορισμένες φάσεις δοκιμής. Στην περίπτωση κινητήρων που δεν είναι σχεδιασμένοι να λειτουργούν σε ένα φάσμα ταχυτήτων βάσει καμπύλης ροπής υπό πλήρες φορτίο, η μέγιστη ροπή στις ταχύτητες δοκιμής πρέπει να δηλώνεται από τον κατασκευαστή.

Η ρύθμιση του κινητήρα για κάθε φάση δοκιμής πρέπει να υπολογίζεται χρησιμοποιώντας τον τύπο:

$$S = \left( (P_M + P_{AE}) \times \frac{L}{100} \right) - P_{AE}$$

Εάν ο λόγος

$$\frac{P_{AE}}{P_M} \geq 0,03$$

η τιμή της  $P_{AE}$  μπορεί να επαληθεύεται από την τεχνική υπηρεσία που χορηγεί την έγκριση τύπου.».

γ) Τα νυν τμήματα 3.1-3.3 λαμβάνουν τη νέα αριθμηση 3.2-3.4.

δ) Το νυν τμήμα 3.4 λαμβάνει τη νέα αρίθμηση 3.5 και αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.5. Ρύθμιση του λόγου αραιώσεως

Το σύστημα δειγματοληψίας σωματιδίων πρέπει να εκκινείται και να λειτουργεί σε παράκαμψη στη μέθοδο του μονού φίλτρου (προαιρετικό για τη μέθοδο των πολλαπλών φίλτρων). Τα επίπεδα των εκ του περιβάλλοντος προερχομένων σωματιδίων του αέρα αραιώσεως μπορούν να προσδιοριστούν δια διόδου αέρα αραιώσεως διαμέσου των φίλτρων σωματιδίων. Εάν χρησιμοποιείται φιλτραρισμένος αέρας αραιώσεως, μπορεί να γίνεται μία μέτρηση σε οποιαδήποτε στιγμή πριν, κατά ή μετά τη δοκιμή. Εάν ο αέρας αραιώσεως δεν είναι φιλτραρισμένος, η μέτρηση πρέπει να γίνεται με ένα δείγμα που λαμβάνεται για τη διάρκεια της δοκιμής.

Ο αέρας αραιώσεως πρέπει να ρυθμίζεται ώστε να επιτυγχάνεται μία μέγιστη θερμοκρασία μετώπου του φίλτρου μεταξύ 315 K (42 °C) και 325 K (52 °C) σε κάθε φάση. Ο λόγος ολικής αραιώσεως δεν πρέπει να είναι κατώτερος του τέσσερα.

**Σημείωση:** Για τη διαδικασία υπό σταθερές συνθήκες, η θερμοκρασία του φίλτρου μπορεί να διατηρείται στο επίπεδο ή και κάτω της μέγιστης θερμοκρασίας των 325 K (52 °C) αντί να τηρείται το φάσμα θερμοκρασίας 42 έως 52 °C.

Στη μέθοδο του μονού φίλτρου, ο ρυθμός ροής της μάζας του δείγματος διαμέσου του φίλτρου πρέπει να διατηρείται αντιστοιχών σε ένα σταθερό ποσοστό του ρυθμού ροής της μάζας των αραιωμένων καυσαερίων για συστήματα πλήρους ροής για όλες τις φάσεις. Η σχέση αυτή μαζών πρέπει να διατηρείται μέσα σε περιθώρια ανοχής  $\pm 5\%$ , σε σχέση προς τη μέση τιμή της φάσης εκτός από τα πρώτα 10 δευτερόλεπτα κάθε φάσης για συστήματα χωρίς παράκαμψη. Σε συστήματα αραιώσεως μερικής ροής με τη μέθοδο του μονού φίλτρου, ο ρυθμός ροής της μάζας διαμέσου του φίλτρου πρέπει να είναι σταθερός με ανοχή  $\pm 5\%$  σε σχέση προς τη μέση τιμή της φάσης, κατά τη διάρκεια κάθε φάσης, με εξαίρεση τα 10 πρώτα δευτερόλεπτα κάθε φάσης σε συστήματα χωρίς παράκαμψη.

Σε συστήματα ελεγχόμενης συγκέντρωσης CO<sub>2</sub> και NO<sub>x</sub>, πρέπει στην αρχή και στο τέλος κάθε δοκιμής να μετρείται η περιεκτικότητα του αέρα αραιώσεως σε CO<sub>2</sub> και NO<sub>x</sub>. Οι προ και μετά τη δοκιμή μετρήσεις συγκεντρώσεως των εκ του περιβάλλοντος CO<sub>2</sub> και NO<sub>x</sub> του αέρα αραιώσεως πρέπει να είναι στα πλαίσια των 100 ppm ή 5 ppm μεταξύ τους, αντιστοίχα.

Όταν χρησιμοποιείται σύστημα ανάλυσης αραιωμένων καυσαερίων, οι σχετικές συγκεντρώσεις που προέρχονται από το περιβάλλον πρέπει να προσδιορίζονται δια δειγματοληψίας αέρα αραιώσεως σε σάκο δειγματοληψίας σε όλη την ακολουθία της δοκιμής.

Μπορεί να πραγματοποιείται συνεχής (όχι σε σάκο) μέτρηση συγκέντρωσης περιβάλλοντος σε τρία σημεία τουλάχιστον, στην αρχή, στο τέλος και σε ένα σημείο κοντά στο μέσο του κύκλου και να λαμβάνεται η μέση τιμή. Με αίτηση των κατασκευαστών, οι μετρήσεις για το περιβάλλον μπορούν να παραλείπονται.»

ε) Τα νυν τμήματα 3.5 και 3.6 λαμβάνουν τη νέα αρίθμηση 3.6 και 3.7.

στ) Το νυν τμήμα 3.6.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.7.1. Προδιαγραφή εξοπλισμού σύμφωνα με το τμήμα 1Α του παραρτήματος I:

3.7.1.1. Προδιαγραφή Α

Για τους κινητήρες που καλύπτονται από το τμήμα 1Α σημεία i) και iv) του παραρτήματος I, κατά τη λειτουργία του δυναμόμετρου επί του υποβαλλόμενου σε δοκιμή κινητήρα, πρέπει να ακολουθείται ο κατωτέρω κύκλος 8 φάσεων (!):

Αριθμός φάσης	Ταχύτητα κινητήρα	Φορτίο	Συντελεστής στάθμησης
1	Ονομαστική	100	0,15
2	Ονομαστική	75	0,15
3	Ονομαστική	50	0,15
4	Ονομαστική	10	0,10
5	Ενδιάμεση	100	0,10
6	Ενδιάμεση	75	0,10
7	Ενδιάμεση	50	0,10
8	Στροφές βραδυπορίας	—	0,15

## 3.7.1.2. Προδιαγραφή Β

Για τους κινητήρες που καλύπτονται στο τμήμα 1Α σημείο ii) του παραρτήματος Ι, κατά τη διάρκεια της λειτουργίας του δυναμόμετρου επί του υποβαλλόμενου σε δοκιμή κινητήρα ακολουθείται ο κατωτέρω κύκλος 5 φάσεων (²):

Αριθμός φάσης	Ταχύτητα κινητήρα	Φορτίο	Συντελεστής στάθμισης
1	Ονομαστική	100	0,05
2	Ονομαστική	75	0,25
3	Ονομαστική	50	0,30
4	Ονομαστική	25	0,30
5	Ονομαστική	10	0,10

Τα στοιχεία φορτίου είναι ποσοστιαίες τιμές της ροπής που αντιστοιχεί στην πρότυπη τιμή ισχύος που ορίζεται ως η μέγιστη διαθέσιμη ισχύς κατά τη διάρκεια μιας ακολουθίας μεταβλητών τιμών ισχύος, η οποία μπορεί να εμφανισθεί για απεριόριστο αριθμό ωρών κατ' έτος, μεταξύ καθορισμένων διαστημάτων συντήρησης και υπό καθορισμένες συνθήκες περιβάλλοντος, κατά τις οποίες η συντήρηση εκτελείται όπως καθορίζεται από τον κατασκευαστή.

## 3.7.1.3. Προδιαγραφή Γ

Για κινητήρες πρόωσης (³) προς χρήση σε πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας, πρέπει να χρησιμοποιείται η διαδικασία δοκιμής ISO, όπως προσδιορίζεται από το πρότυπο ISO 8178-4: 2002 (E) και τη σύμβαση Marpol του ΔΝΟ 73/78, παράρτημα VI (κώδικας NO<sub>x</sub>).

Οι κινητήρες πρόωσης που λειτουργούν βάσει καμπύλης έλικα σταθερού βήματος δοκιμάζονται με δυναμόμετρο, με τη χρησιμοποίηση του κάτωθι κύκλου ισορροπίας τεσσάρων φάσεων (⁴), που επινοήθηκε για να αναπαραστήσει τη λειτουργία, υπό συνθήκες χρήσης, των θαλάσσιων κινητήρων ντιζελ που προορίζονται για εμπορική χρήση.

Αριθμός φάσης	Ταχύτητα κινητήρα	Φορτίο	Συντελεστής στάθμισης
1	100 % (Ονομαστική)	100	0,20
2	91 %	75	0,50
3	80 %	50	0,15
4	63 %	25	0,15

Οι κινητήρες πρόωσης σταθερής ταχύτητας για την εσωτερική ναυσιπλοΐα με έλικα μεταβλητού βήματος ή ηλεκτρικά συζευγμένοι δοκιμάζονται με δυναμόμετρο, με τη χρησιμοποίηση του κάτωθι κύκλου ισορροπίας τεσσάρων φάσεων (⁵), το οποίο χαρακτηρίζεται από τους ίδιους συντελεστές φορτίου και στάθμισης, όπως και ο ανωτέρω κύκλος, αλλά με τον κινητήρα να λειτουργεί σε κάθε φάση σε ονομαστική ταχύτητα:

Αριθμός φάσης	Ταχύτητα μηχανής	Φορτίο	Συντελεστής στάθμισης
1	Ονομαστική	100	0,20
2	Ονομαστική	75	0,50
3	Ονομαστική	50	0,15
4	Ονομαστική	25	0,15

## 3.7.1.4. Προδιαγραφή Δ

Για τους κινητήρες που καλύπτονται από το τμήμα 1Α σημείο ν) του παραρτήματος Ι, κατά τη διάρκεια της λειτουργίας του δυναμόμετρου επί του υποβαλλόμενου σε δοκιμή κινητήρα, ακολουθείται ο κατωτέρω κύκλος 3 φάσεων (6):

Αριθμός φάσης	Ταχύτητα μηχανής	Φορτίο	Συντελεστής στάθμισης
1	Ονομαστική	100	0,25
2	Ενδιάμεση	50	0,15
3	Στροφές βραδυπορίας	—	0,60

- (1) Η διαδικασία διακρίβωσης είναι κοινή και για τις δύο δοκιμές NRSC και NRTC, με εξαίρεση τις απαιτήσεις που ορίζονται με τα σημεία 1.11 και 2.6.
- (2) Στην περίπτωση  $\text{NO}_x$ , η συγκεντρωση  $\text{NO}_x$  ( $\text{NO}_{x,\text{conc}}$  ή  $\text{NO}_{x,\text{conc}}$ ) πρέπει να πολλαπλασιασθεί με τον  $K_{\text{HNO}_x}$  (συντελεστής διορθώσεως υγρασίας για τα  $\text{NO}_x$ , ο οποίος αναφέρεται στο τμήμα 1.3.3) ως εξής:  $K_{\text{HNO}_x} \times \text{conc}$  ή  $K_{\text{HNO}_x} \times \text{conc}$ .
- (3) Ο ρυθμός ροής της μάζας των σωματιδίων  $\text{PT}_{\text{mass}}$  πολλαπλασιάζεται με  $k_p$  (συντελεστής διορθώσεως υγρασίας για σωματίδια, που αναφέρεται στο τμήμα 1.4.1).
- (4) Οι τιμές που αναφέρονται στην προδιαγραφή είναι «αληθείς τιμές». Για τον καθορισμό των οριακών τους τιμών, εφαρμόζονται οι όροι του ISO 4259 «Πετρελαϊκά προϊόντα — Καθορισμός και εφαρμογή ακριβών στοιχείων για τις μεθόδους δοκιμής» και για τον καθορισμό ελάχιστης τιμής λαμβάνεται υπόψη μια ελάχιστη διαφορά 2R πάνω από το μηδέν· για τον καθορισμό μέγιστης και ελάχιστης τιμής, η ελάχιστη διαφορά είναι 4R (R = αναπαραγωγιμότητα). Παρά το μέτρο αυτό, το οποίο είναι αναγκαίο για τεχνικούς λόγους, ο παραγωγός καυσίμων θα πρέπει, πάντως, να στοχεύει σε μηδενική τιμή όταν η καθοριζόμενη μέγιστη τιμή είναι 2R και στη μέση τιμή στην περίπτωση αναφοράς μεγίστου και ελαχίστου ορίου. Εφόσον είναι αναγκαίο να διευκρινισθεί αν ένα καύσιμο πληροί τις προϋποθέσεις των προδιαγραφών, θα πρέπει να εφαρμόζονται οι όροι του ISO 4259.
- (5) Η κλίμακα αριθμού κετανίου δεν είναι σύμφωνη με την απαίτηση ελάχιστης κλίμακας τιμών 4R. Εντούτοις, σε περιπτώσεις διαφωνίας μεταξύ του προμηθευτή και του χρήστη του καυσίμου, για την επίλυση των διαφορών αυτών μπορούν να χρησιμοποιούνται οι όροι του ISO 4259, υπό την προϋπόθεση ότι πραγματοποιούνται επαναληπτικές μετρήσεις, σε αριθμό ικανό για την επίτευξη της αναγκαίας ακρίβειας, κατά προτίμηση σε μεμονωμένους προσδιορισμούς.
- (6) Αναφέρεται η πραγματική περιεκτικότητα σε θείο του καυσίμου που χρησιμοποιείται για τη δοκιμή τύπου.»

## ζ) Το νυν σημείο 3.7.3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Ξεκινά η αλληλουχία της δοκιμής. Η δοκιμή πρέπει να πραγματοποιείται με τη σειρά των αριθμών φάσης που παρουσιάζεται στον παραπάνω πίνακα για τον κύκλο δοκιμής.

Κατά τη διάρκεια κάθε φάσης του κύκλου δοκιμής μετά την αρχική μεταβατική περίοδο, η προδιαγεγραμμένη ταχύτητα πρέπει να διατηρείται σε τιμή  $\pm 1\%$  της ονομαστικής ταχύτητας ή  $\pm 3 \text{ min}^{-1}$ , όποια είναι μεγαλύτερη εκτός από τις στροφές βραδυπορίας που πρέπει να είναι στα πλαίσια των ανοχών που δηλώνονται από τον κατασκευαστή. Η προδιαγεγραμμένη ροπή πρέπει να διατηρείται έτσι ώστε ο μέσος όρος κατά το χρονικό διάστημα λήψεως των μετρήσεων να είναι στο  $\pm 2\%$  της μέγιστης ροπής στην ταχύτητα δοκιμής.

Για κάθε σημείο μετρήσεως απαιτείται ένας ελάχιστος χρόνος δέκα λεπτών. Εάν για τη δοκιμασία ενός κινητήρα απαιτούνται μεγαλύτεροι χρόνοι δειγματοληψίας προκειμένου να ληφθεί επαρκής μάζα σωματιδίων στο φίλτρο μετρήσεως, ο χρόνος της φάσης μπορεί να παραταθεί όσο απαιτείται.

Το μήκος της φάσης σημειώνεται και αναφέρεται.

Οι τιμές συγκεντρώσεως των αέριων εκπομπών πρέπει να μετρίωνται και να καταγράφονται κατά τη διάρκεια των τριών τελευταίων λεπτών της φάσης.

Η δειγματοληψία των σωματιδίων και η μέτρηση των αέριων εκπομπών δεν πρέπει να αρχίζουν πριν να επιτευχθεί η σταθεροποίηση του κινητήρα, όπως ορίζει ο κατασκευαστής, και η περάτωσή τους πρέπει να συμπίπτει.

Η θερμοκρασία του καυσίμου πρέπει να μετρείται στην είσοδο προς την αντλία εγχύσεως καυσίμου ή όπως καθορίζεται από τον κατασκευαστή, και το σημείο όπου έγινε η μέτρηση καταγράφεται.»

## η) Το νυν τμήμα 3.7 λαμβάνει τη νέα αρίθμηση 3.8.

## 4. Παρεμβάλλεται το ακόλουθο τμήμα:

«4. ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΔΟΚΙΜΗΣ (ΔΟΚΙΜΗ NRTC)

## 4.1. Εισαγωγή

Ο κύκλος δοκιμής μη οδικών εφαρμογών υπό μεταβατικές συνθήκες (NRTC) αναφέρεται στο παράρτημα III προσάρτημα 4, ως μια ανά δευτερόλεπτο ακολουθία ομαλοποιημένων τιμών στροφών και ροπής, εφαρμοσμένων σε όλους τους πετρελαιοκινητήρες που καλύπτονται από την παρούσα οδηγία. Για τη διενέργεια της δοκιμής σε θάλαμο δοκιμής κινητήρα, οι ομαλοποιημένες τιμές μετατρέπονται σε πραγματικές τιμές για το συγκεκριμένο κινητήρα που υποβάλλεται στη δοκιμή, βάσει του διαγράμματος ισχύος του κινητήρα. Η μετατροπή αυτή αναφέρεται ως απομαλοποίηση και ο κύκλος δοκιμής που καταρτίζεται ως κύκλος αναφοράς του υποβαλλόμενου σε δοκιμή κινητήρα. Με αυτές τις τιμές στροφών και ροπής αναφοράς, ο κύκλος δοκιμής εκτελείται σε θάλαμο δοκιμής και καταγράφονται οι τιμές στροφών και ροπής ανάδρασης. Για να είναι έγκυρη η εκτέλεση της δοκιμής, μετά την ολοκλήρωση της δοκιμής διενεργείται παλινδρομική ανάλυση των τιμών αναφοράς και ανάδρασης.

- 4.1.1. Η χρήση διατάξεων διακοπής της λειτουργίας ή η εφαρμογή στρατηγικών ανορθολογικού ελέγχου ή ανορθολογικής μείωσης των εκπομπών, απαγορεύεται.
- 4.2. Διαδικασία σχεδιασμού του διαγράμματος ισχύος του κινητήρα
- Όταν παράγεται ο NRTC στο θάλαμο δοκιμής, πριν από την εκτέλεση του κύκλου δοκιμής πρέπει να χαρτосεταί το διάγραμμα ισχύος του κινητήρα για το σχεδιασμό της καμπύλης στροφών-ροπής.
- 4.2.1. Προσδιορισμός του εύρους των στροφών σχεδιασμού του διαγράμματος
- Οι ελάχιστες και οι μέγιστες στροφές σχεδιασμού του διαγράμματος ορίζονται ως εξής:
- Ελάχιστες στροφές σχεδιασμού του διαγράμματος = στροφές βραδυπορίας
- Μέγιστες στροφές σχεδιασμού του διαγράμματος =  $n_{hi} \times 1,02$  ή οι στροφές στις οποίες η ροπή υπό πλήρες φορτίο μηδενίζεται, ανάλογα με το ποια από τις δύο τιμές είναι η χαμηλότερη (όπου  $n_{hi}$  είναι οι υψηλές στροφές, οι οποίες ορίζονται ως οι μέγιστες στροφές του κινητήρα στις οποίες αποδίδει το 70 % της ονομαστικής μέγιστης ισχύος).
- 4.2.2. Σχεδιασμός διαγράμματος ισχύος κινητήρα
- Ο κινητήρας προθερμαίνεται υπό μέγιστη ισχύ προκειμένου να σταθεροποιηθούν οι παράμετροι κινητήρα, σύμφωνα με τη σύσταση του κατασκευαστή και με την ορθή τεχνική πρακτική. Όταν σταθεροποιηθεί ο κινητήρας, ο σχεδιασμός του διαγράμματος ισχύος του εκτελείται ως εξής:
- 4.2.2.1. Σχεδιασμός του διαγράμματος ισχύος υπό μεταβατικές συνθήκες
- α) Ο κινητήρας αποφορτίζεται και λειτουργεί με στροφές βραδυπορίας.
- β) Ο κινητήρας λειτουργεί με το πλήρες φορτίο της αντλίας έγχυσης και με τις ελάχιστες στροφές σχεδιασμού του διαγράμματος.
- γ) Οι στροφές του κινητήρα αυξάνουν με μέσο ρυθμό  $8 \pm 1 \text{ min } 1/\text{s}$  από τις ελάχιστες στις μέγιστες στροφές σχεδιασμού του διαγράμματος. Τα σημεία στροφών και ροπής κινητήρα καταγράφονται με ρυθμό λήψης δείγματος ενός τουλάχιστον σημείου ανά δευτερόλεπτο.
- 4.2.2.2. Σταδιακός σχεδιασμός του διαγράμματος ισχύος
- α) Ο κινητήρας αποφορτίζεται και λειτουργεί με στροφές βραδυπορίας.
- β) Ο κινητήρας λειτουργεί με το πλήρες φορτίο της αντλίας έγχυσης και με τις ελάχιστες στροφές σχεδιασμού του διαγράμματος.
- γ) Ενώ διατηρείται το πλήρες φορτίο, διατηρούνται οι ελάχιστες στροφές σχεδιασμού του διαγράμματος για τουλάχιστον 15 δευτερόλεπτα και καταγράφεται η μέση ροπή κατά τη διάρκεια των τελευταίων 5 δευτερολέπτων. Η καμπύλη μέγιστης ροπής από τις ελάχιστες έως τις μέγιστες στροφές σχεδιασμού του διαγράμματος προσδιορίζεται βάσει προσαυξησεων των στροφών που δεν υπερβαίνουν τις  $100 \pm 20/\text{λεπτό}$ . Η διάρκεια κάθε σημείου δοκιμής θα είναι τουλάχιστον 15 δευτερόλεπτα και θα καταγράφεται η μέση ροπή κατά τη διάρκεια των τελευταίων 5 δευτερολέπτων.
- 4.2.3. Χάραξη της καμπύλης ροπής
- Όλα τα σημεία δεδομένων που καταγράφονται στο πλαίσιο του τμήματος 4.2.2 συνδέονται με τη βοήθεια γραμμικής παρεμβολής μεταξύ των σημείων. Η καμπύλη ροπής που προκύπτει αποτελεί το διάγραμμα ισχύος και χρησιμοποιείται για τη μετατροπή των ομαλοποιημένων τιμών ροπής του κύκλου του κινητήρα σε πραγματικές τιμές ροπής για τον κύκλο δοκιμής, όπως περιγράφεται στο τμήμα 4.3.3.
- 4.2.4. Εναλλακτικός σχεδιασμός του διαγράμματος ισχύος
- Στην περίπτωση που ο κατασκευαστής θεωρεί ότι οι ανωτέρω τεχνικές σχεδιασμού του διαγράμματος είναι μη ασφαλείς ή μη αντιπροσωπευτικές για κάποιο συγκεκριμένο κινητήρα, μπορούν να χρησιμοποιηθούν εναλλακτικές τεχνικές. Οι εν λόγω εναλλακτικές τεχνικές πρέπει να ανταποκρίνονται στο στόχο των καθοριζόμενων διαδικασιών σχεδιασμού του διαγράμματος, που είναι να προσδιοριστεί η μέγιστη διαθέσιμη ροπή για όλες τις στροφές του κινητήρα που επιτυγχάνονται στους κύκλους δοκιμής. Τυχόν αποκλίσεις από τις τεχνικές σχεδιασμού του διαγράμματος ισχύος που καθορίζονται στην παρούσα ενότητα, για λόγους ασφαλείας ή αντιπροσωπευτικότητας, εγκρίνονται από την τεχνική υπηρεσία μαζί με την αιτιολόγησή τους. Σε καμία περίπτωση όμως δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται φθίνουσες συνεχείς καμπύλες σάρωσης στροφών κινητήρα για ρυθμιζόμενους κινητήρες ή για κινητήρες με στροβιλοσυμπιεστή.

## 4.2.5. Επαναληπτικές δοκιμές

Δεν απαιτείται σχεδιασμός του διαγράμματος ισχύος πριν από κάθε κύκλο δοκιμής. Οι κινητήρες υποβάλλονται σε σχεδιασμό του διαγράμματος πριν από ένα κύκλο δοκιμής μόνο εάν:

- έχει παρέλθει υπερβολικά μεγάλο χρονικό διάστημα από τον τελευταίο σχεδιασμό, κατά την ορθή τεχνική κρίση, ή
- ο κινητήρας έχει υποστεί φυσικές μετατροπές ή αναδιακρίβώσεις που μπορεί να επηρεάσουν τις επιδόσεις του.

## 4.3. Παραγωγή του κύκλου δοκιμής αναφοράς

## 4.3.1. Στροφές αναφοράς

Οι στροφές αναφοράς ( $n_{ref}$ ) αντιστοιχούν στο 100 % των ομαλοποιημένων τιμών στροφών που ορίζονται στο χρονοδιάγραμμα δυναμόμετρου του κινητήρα του παραρτήματος III προσάρτημα 4. Είναι εμφανές ότι ο πραγματικός κύκλος του κινητήρα που προκύπτει από την απομαλοποίηση στις στροφές αναφοράς εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την επιλογή των σωστών στροφών αναφοράς. Οι στροφές αναφοράς υπολογίζονται με τον ακόλουθο τύπο:

$$n_{ref} = \text{χαμηλές στροφές} + 0,95 * (\text{υψηλές στροφές} - \text{χαμηλές στροφές})$$

(οι υψηλές στροφές ορίζονται ως οι μέγιστες στροφές του κινητήρα στις οποίες αποδίδει το 70 % της ονομαστικής μέγιστης ισχύος, ενώ οι χαμηλές στροφές είναι οι ελάχιστες στροφές του κινητήρα στις οποίες αποδίδει το 50 % της ονομαστικής μέγιστης ισχύος).

## 4.3.2. Απομαλοποίηση στροφών κινητήρα

Οι στροφές απομαλοποιούνται με τη χρήση της ακόλουθης εξίσωσης:

$$\text{Πραγματικές στροφές} = \frac{\% \text{speed} \times (\text{reference speed} - \text{idle speed})}{100} + \text{idle speed}$$

## 4.3.3. Απομαλοποίηση ροπής κινητήρα

Οι τιμές ροπής στο χρονοδιάγραμμα δυναμόμετρου του κινητήρα του παραρτήματος III προσάρτημα 4, ομαλοποιούνται στη μέγιστη ροπή στις αντίστοιχες στροφές. Οι τιμές ροπής του κύκλου αναφοράς απομαλοποιούνται, με τη χρήση του διαγράμματος ισχύος που προσδιορίζεται σύμφωνα με το τμήμα 4.2.2, ως εξής:

$$\text{Πραγματική ροπή} = \frac{\% \text{torque} \times \text{max.torque}}{100} \quad (5)$$

για τις αντίστοιχες πραγματικές ροπές, όπως υπολογίζονται στο τμήμα 4.3.2.

## 4.3.4. Παράδειγμα διαδικασίας απομαλοποίησης

Ως παράδειγμα, απομαλοποιείται το ακόλουθο σημείο δοκιμής:

% στροφών = 43 %

% ροπής = 82 %

Έστω οι ακόλουθες τιμές:

στροφές αναφοράς = 2 200/min

στροφές βραδυπορίας = 600/min

συνεπάγεται ότι

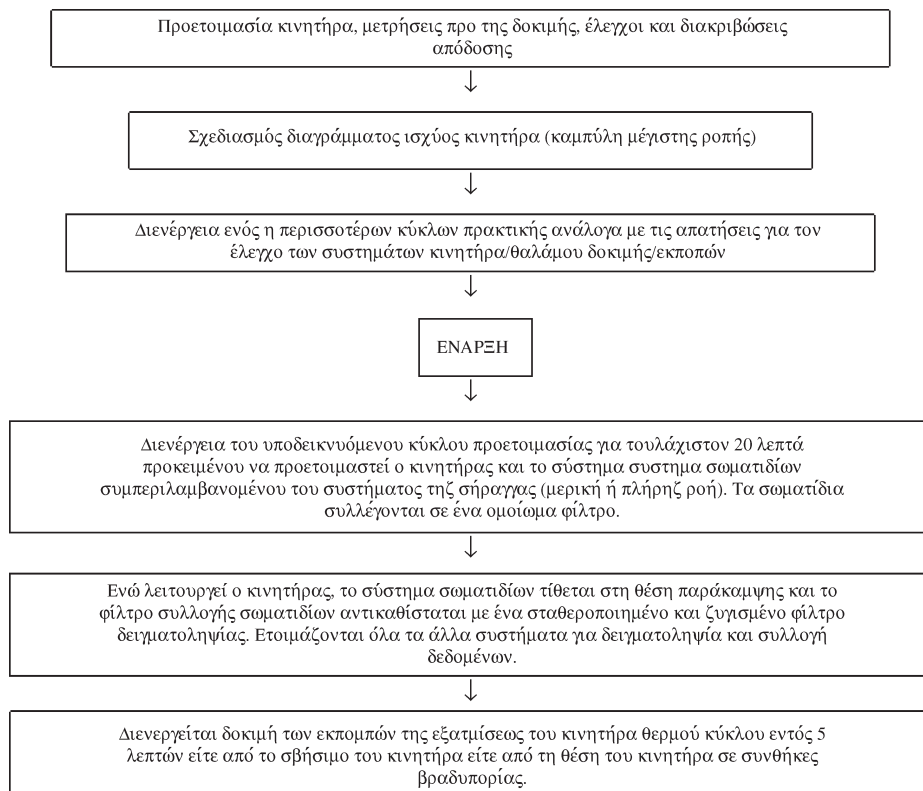
$$\text{πραγματικές στροφές} = \frac{43 \times (2\,200 - 600)}{100} + 600 = 1\,288 \text{ /λεπτό}$$

Με μέγιστη ροπή 700 Nm να παρατηρείται στην καμπύλη ροπής σε στροφές 1 288/λεπτό

$$\text{πραγματική ροπή} = \frac{82 \times 700}{100} = 574 \text{ N.m}$$

- 4.4. Δυναμόμετρο
- 4.4.1. Όταν χρησιμοποιείται θάλαμος φορτίου, το σήμα ροπής μεταφέρεται στον άξονα του κινητήρα και εξετάζεται η αδράνεια του δυναμόμετρου. Η πραγματική ροπή του κινητήρα είναι η ροπή που μετριέται στο θάλαμο φορτίου συν τη στιγμή αδράνειας της πέδησης πολλαπλασιαζόμενη με τη γωνιακή επιτάχυνση. Το σύστημα ελέγχου πρέπει να πραγματοποιεί τον υπολογισμό αυτό σε πραγματικό χρόνο.
- 4.4.2. Εάν ο κινητήρας υποβάλλεται σε δοκιμή με δυναμόμετρο δινορεύματος, συνιστάται ο αριθμός των σημείων, όπου η διαφορά  $T_{sp} - 2 \times \pi \times \dot{n}_{sp} \times \Theta_D$  είναι μικρότερη από — 5 % της μεγαλύτερης ροπής, να μην υπερβαίνει τα 30 (όπου  $T_{sp}$  η ζητούμενη ροπή,  $\dot{n}_{sp}$  η παράγωγος των στροφών του κινητήρα και  $\Theta_D$  η περιστροφική αδράνεια του δυναμόμετρου δινορεύματος).
- 4.5. Εκτέλεση δοκιμής εκπομπών

Η ακολουθία της δοκιμής περιγράφεται επιγραμματικά στο ακόλουθο σχεδιάγραμμα ροής.



Πριν από τον κύκλο μετρήσεως μπορούν να διενεργηθούν ένας ή περισσότεροι πρακτικοί κύκλοι ανάλογα με τις ανάγκες για τον έλεγχο των συστημάτων του κινητήρα, του θαλάμου δοκιμής και των εκπομπών.

- 4.5.1. Ετοιμασία των φίλτρων δειγματοληψίας

Μία ώρα τουλάχιστον πριν από τη δοκιμή, κάθε φίλτρο (ζεύγος) πρέπει να τοποθετείται σε ένα κλειστό αλλά ασφαγιστό τριβλίο petri και να τοποθετείται σε θάλαμο ζυγίσσεως για σταθεροποίηση. Μετά το πέρας της περιόδου σταθεροποίησης, κάθε φίλτρο (ζεύγος) ζυγίζεται και λαμβάνεται το απόβαρο. Το φίλτρο (ζεύγος) αποθηκεύεται κατόπιν σε έναν κλειστό τριβλίο petri ή σε έναν υποδοχέα μέχρι να χρειαστεί να χρησιμοποιηθεί για δοκιμασία. Το φίλτρο πρέπει να χρησιμοποιείται εντός οκτώ ωρών από την αφαίρεσή του από το θάλαμο ζυγίσσεως. Καταγράφεται το απόβαρο.

- 4.5.2. Εγκατάσταση του εξοπλισμού μετρήσεως

Τα όργανα και οι καθετήρες δειγματοληψίας τοποθετούνται όπου απαιτείται. Όταν χρησιμοποιείται σύστημα αραιώσεως πλήρους ροής για την αραιώση των αερίων της εξατίσεως, ο σωλήνας εξαγωγής πρέπει να συνδέεται με το σύστημα.

- 4.5.3. Εκκίνηση και προετοιμασία του συστήματος αραίωσης και του κινητήρα
- Το σύστημα αραίωσης και ο κινητήρας τίθενται σε λειτουργία και προθερμαίνονται. Η προετοιμασία του συστήματος δειγματοληψίας πραγματοποιείται με λειτουργία του κινητήρα σε συνθήκες ονομαστικών στροφών, 100 % ροπή για τουλάχιστον 20 λεπτά, ενώ ταυτόχρονα, λειτουργεί είτε το σύστημα δειγματοληψίας μερικής ροής είτε το σύστημα δειγματοληψίας σταθερού όγκου (CVS) πλήρους ροής με ένα δευτερεύον σύστημα αραίωσης. Τότε συλλέγονται ομοιώματα δείγματα σωματιδιακών εκπομπών. Δεν χρειάζεται να σταθεροποιούνται ή να ζυγίζονται τα φίλτρα δειγματοληψίας σωματιδίων και μπορεί να απορρίπτονται. Τα μέσα φιλτραρίσματος μπορεί να αλλάζουν κατά τη διάρκεια της προετοιμασίας εφόσον ο συνολικός χρόνος δειγματοληψίας μέσω των φίλτρων και του συστήματος δειγματοληψίας υπερβαίνει τα 20 λεπτά. Οι ρυθμοί ροής ρυθμίζονται στους κατά προσέγγιση ρυθμούς ροής που επελέγησαν για τη μεταβατική δοκιμή. Η ροπή μειώνεται από το 100 % , ενώ διατηρούνται οι ονομαστικές στροφές ως απαιτείται ώστε η θερμοκρασία να μην υπερβεί τους 191 °C των προδιαγραφών για τη μέγιστη θερμοκρασία της ζώνης δειγματοληψίας.
- 4.5.4. Εκκίνηση του συστήματος δειγματοληψίας σωματιδίων
- Η εκκίνηση και η λειτουργία του συστήματος δειγματοληψίας σωματιδίων πρέπει να εκτελείται με ηλεκτρική διακλάδωση. Τα επίπεδα σωματιδίων στον αέρα αραίωσης μπορούν να προσδιορίζονται με δειγματοληψία του αέρα αραίωσης πριν από την είσοδο των καυσαερίων της εξαμίσσεως στη σήραγγα αραίωσης. Είναι προτιμότερο το δείγμα σωματιδίων να συλλέγεται κατά τη διάρκεια του μεταβατικού κύκλου εάν διατίθεται άλλο σύστημα δειγματοληψίας σωματιδίων. Άλλως, μπορεί να χρησιμοποιείται το σύστημα δειγματοληψίας σωματιδίων που χρησιμοποιείται για τη συλλογή σωματιδίων από το μεταβατικό κύκλο. Εάν χρησιμοποιείται φιλτραρισμένος αέρας αραίωσης, μπορεί να γίνεται μία μέτρηση σε οποιαδήποτε στιγμή πριν ή μετά τη δοκιμή. Εάν χρησιμοποιείται μη φιλτραρισμένος αέρας αραίωσης, γίνονται μετρήσεις πριν από την έναρξη και μετά το τέλος του κύκλου και υπολογίζεται ο μέσος όρος των τιμών.
- 4.5.5. Ρύθμιση του συστήματος αραίωσης
- Η συνολική ροή αραιωμένων καυσαερίων ενός συστήματος αραίωσης πλήρους ροής ή η παροχή αραιωμένων καυσαερίων μέσω ενός συστήματος αραίωσης μερικής ροής ρυθμίζεται έτσι ώστε να εξουδετερώνεται η συμπύκνωση υδρατμών στο σύστημα και να λαμβάνεται στο μέτωπο του φίλτρου μέγιστη θερμοκρασία μεταξύ 315 K (42 °C) και 325 K (52 °C).
- 4.5.6. Έλεγχος των αναλυτών
- Οι αναλύτες εκπομπών ρυθμίζονται στο μηδέν και βαθμονομούνται. Εάν χρησιμοποιούνται σάκοι δειγματοληψίας, αυτοί πρέπει να εκκενώνονται.
- 4.5.7. Διαδικασία εκκίνησης του κινητήρα
- Ο σταθεροποιημένος κινητήρας τίθεται σε κίνηση εντός 5 λεπτών από την ολοκλήρωση της προθέρμανσης σύμφωνα με τη διαδικασία εκκίνησης που υποδεικνύει ο κατασκευαστής στο εγχειρίδιο του κατόχου του κινητήρα, με τη βοήθεια είτε κινητήρα εκκίνησης ή δυναμόμετρου. Προαιρετικά, η δοκιμή μπορεί να αρχίζει εντός 5 λεπτών απευθείας από τη φάση προετοιμασίας του κινητήρα, χωρίς να οβηθεί αυτός, όταν φθάσει τον αριθμό στροφών βραδυπορίας.
- 4.5.8. Κύκλος δοκιμής
- 4.5.8.1. Αλληλουχία των φάσεων της δοκιμής
- Η αλληλουχία των φάσεων της δοκιμής ξεκινά μετά τη φάση της προετοιμασίας, όταν ο κινητήρας έχει τεθεί σε λειτουργία μετά από οβήσιμο, ή από συνθήκες βραδυπορίας, όταν τίθεται σε λειτουργία απευθείας από τη φάση της προετοιμασίας με τον κινητήρα να λειτουργεί. Η δοκιμή διενεργείται σύμφωνα με τον κύκλο αναφοράς όπως ορίζεται στο παράρτημα III προσάρτημα 4. Οι εντολές, ρύθμισης του αριθμού στροφών και της ροπής του κινητήρα δίδονται ανά διαστήματα 5 Hz ή μεγαλύτερα (συνιστάται ανά 10 Hz). Τα σημεία ρύθμισης υπολογίζονται με γραμμική παρεμβολή μεταξύ των σημείων ρύθμισης ανά 1 Hz του κύκλου αναφοράς. Η ανάδραση στροφών και ροπής του κινητήρα καταγράφεται τουλάχιστον ανά δευτερόλεπτο στη διάρκεια του κύκλου δοκιμής, τα δε σήματα μπορούν να φιλτράρονται ηλεκτρονικά.
- 4.5.8.2. Απόκριση του αναλύτη
- Εάν ο κύκλος αρχίζει απευθείας από τη φάση προετοιμασίας, κατά την εκκίνηση του κινητήρα ή της αλληλουχίας των φάσεων της δοκιμής τίθενται ταυτόχρονα σε λειτουργία οι συσκευές μέτρησης:
- έναρξη συλλογής ή ανάλυσης του αέρα αραίωσης, εάν χρησιμοποιείται σύστημα αραίωσης πλήρους ροής,
  - έναρξη συλλογής ή ανάλυσης των πρωτογενών ή αραιωμένων καυσαερίων, ανάλογα με τη μέθοδο που χρησιμοποιείται,



- έναρξη μετρήσεως της ποσότητας των αραιωμένων καυσαερίων και των απαιτούμενων θερμοκρασιών και πιέσεων,
- έναρξη καταγραφής του ρυθμού ροής της μάζας των καυσαερίων, εάν χρησιμοποιείται ανάλυση πρωτογενών καυσαερίων,
- έναρξη καταγραφής των δεδομένων ανάδρασης στροφών και ροπής του δυναμομέτρου.

Εάν χρησιμοποιείται μέτρηση πρωτογενών καυσαερίων, γίνονται συνεχείς μετρήσεις των συγκεντρώσεων εκπομπών (HC, CO και NO<sub>x</sub>) και το ρυθμό ροής της μάζας των καυσαερίων και θα αποθηκεύονται ανά τουλάχιστον 2 Hz σε υπολογιστικό σύστημα. Όλα τα άλλα δεδομένα μπορούν να καταγράφονται με ρυθμό λήψης δείγματος τουλάχιστον 1 Hz. Για τους αναλογικούς αναλύτες, θα καταγράφεται η απόκριση και τα δεδομένα διακριβώσεως μπορούν να εφαρμόζονται σε απευθείας σύνδεση ή χωρίς σύνδεση κατά τη διάρκεια της αξιολόγησης των δεδομένων.

Εάν χρησιμοποιείται σύστημα αραίωσης πλήρους ροής, τα HC και NO<sub>x</sub> μετρώνται συνεχώς στη σήραγγα αραίωσης με συχνότητα 2 Hz. Οι μέσες συγκεντρώσεις προσδιορίζονται με ολοκλήρωση των ενδείξεων του αναλύτη στο σύνολο του κύκλου δοκιμής. Ο χρόνος απόκρισης του συστήματος δεν υπερβαίνει τα 20 δευτερόλεπτα και συντονίζεται, αν είναι ανάγκη, με τυχόν διακυμάνσεις της ροής CVS και εκτροπές του χρόνου δειγματοληψίας/κύκλου δοκιμής. Τα CO και CO<sub>2</sub> προσδιορίζονται με ολοκλήρωση ή με ανάλυση των συγκεντρώσεων στο σάκο δειγματοληψίας που συλλέγεται σε όλη τη διάρκεια του κύκλου. Οι συγκεντρώσεις των αερίων ρύπων στον αέρα αραίωσης προσδιορίζονται με ολοκλήρωση ή με συλλογή στο σάκο περιβάλλοντος. Όλες οι λοιπές τιμές καταγράφονται με ρυθμό μίας τουλάχιστον μετρήσεως ανά δευτερόλεπτο (1 Hz).

#### 4.5.8.3. Δειγματοληψία σωματιδίων

Αν ο κύκλος αρχίζει απευθείας από τη φάση της προετοιμασίας, κατά την εκκίνηση του κινητήρα ή της αλληλουχίας των φάσεων της δοκιμής το σύστημα δειγματοληψίας σωματιδίων τοποθετείται από τη θέση ηλεκτρικής διακλάδωσης στη θέση συλλογής σωματιδίων.

Εάν χρησιμοποιείται σύστημα αραίωσης μερικής ροής, η (οι) αντλία(-ες) δειγματοληψίας ρυθμίζεται(-ονται) έτσι ώστε η παροχή διαμέσου του καθετήρα δειγματοληψίας ή του σωλήνα μεταφοράς να διατηρείται ανάλογη της παροχής της μάζας των καυσαερίων.

Εάν χρησιμοποιείται σύστημα αραίωσης πλήρους ροής, η (οι) αντλία(-ες) δειγματοληψίας ρυθμίζεται(-ονται) έτσι ώστε η παροχή δια μέσου του καθετήρα δειγματοληψίας ή του σωλήνα μεταφοράς να διατηρείται εντός  $\pm 5\%$  της ρυθμισμένης παροχής. Αν εφαρμόζεται αντιστάθμιση ροής (δηλαδή αναλογικός έλεγχος της ροής δείγματος), πρέπει να αποδεικνύεται ότι ο λόγος της ροής του κυρίως αγωγού προς τη ροή του δείγματος σωματιδίων δεν μεταβάλλεται κατά περισσότερο από  $\pm 5\%$  της ρυθμισμένης του τιμής (με εξαίρεση τα 10 πρώτα δευτερόλεπτα της δειγματοληψίας).

**ΣΗΜΕΙΩΣΗ:** Στη λειτουργία διπλής αραίωσης, ροή δείγματος είναι η καθαρή διαφορά μεταξύ της παροχής δια μέσου των φίλτρων των δειγμάτων και της παροχής του αέρα βοηθητικής αραίωσης.

Καταγράφεται η μέση θερμοκρασία και η μέση πίεση στον(-ους) μετρητή(-ές) αερίων ή στο στόμιο εισόδου των οργάνων ροής. Αν η ρυθμισμένη παροχή δεν μπορεί να διατηρηθεί σε ολόκληρη τη διάρκεια του κύκλου (με απόκλιση  $\pm 5\%$ ) εξαιτίας υπερφόρτισης των φίλτρων σωματιδίων, η δοκιμή ακυρώνεται. Η δοκιμή επαναλαμβάνεται με χρήση χαμηλότερης παροχής ή/και με φίλτρο μεγαλύτερης διαμέτρου.

#### 4.5.8.4. Διακοπή λειτουργίας του κινητήρα

Αν ο κινητήρας σταματήσει οποιαδήποτε στιγμή κατά τη διάρκεια του κύκλου δοκιμής, υποβάλλεται σε νέα προετοιμασία και τίθεται εκ νέου σε λειτουργία και η δοκιμή επαναλαμβάνεται. Αν κατά τη διάρκεια του κύκλου δοκιμής παρουσιαστεί δυσλειτουργία σε οποιοδήποτε όργανο του απαιτούμενου εξοπλισμού, η δοκιμή ακυρώνεται.

#### 4.5.8.5. Λειτουργίες μετά τη δοκιμή

Με την ολοκλήρωση της δοκιμής, διακόπτεται η μέτρηση του όγκου των αραιωμένων καυσαερίων, η ροή αερίων στους σάκους συλλογής και η αντλία δειγματοληψίας σωματιδίων. Για συστήματα αναλύτη με ολοκληρωτή, η δειγματοληψία συνεχίζεται μέχρι την πάροδο των χρόνων απόκρισης του συστήματος.

Στην περίπτωση που χρησιμοποιούνται σάκοι συλλογής, οι συγκεντρώσεις τους αναλύονται το συντομότερο δυνατόν και οπωσδήποτε το αργότερο από 20 λεπτά μετά τη λήξη του κύκλου δοκιμής.

Μετά τη δοκιμή εκπομπής, χρησιμοποιείται για επανέλεγχο των αναλυτών ένα αέριο για το μηδενισμό και το ίδιο αέριο για βαθμονόμηση. Η δοκιμή θεωρείται αποδεκτή εάν η διαφορά μεταξύ των δύο αποτελεσμάτων μετρήσεως, πριν και μετά τη δοκιμή είναι λιγότερο από 2 %.

Τα φίλτρα σωματιδίων επαναφέρονται στο θάλαμο ζύγισης το αργότερο μία ώρα μετά την ολοκλήρωση της δοκιμής. Υποβάλλονται σε προετοιμασία μέσα σε τριβλίο retτί το οποίο είναι προστατευμένο από τη σκόνη και επιτρέπει την εναλλαγή του αέρα για μία ώρα τουλάχιστον και μετά ζυγίζονται. Το μεικτό βάρος των φίλτρων καταγράφεται.

#### 4.6. Επαλήθευση της εκτέλεσης της δοκιμής

##### 4.6.1. Μετατόπιση δεδομένων

Προκειμένου να ελαχιστοποιείται η στρέβλωση που προκαλεί η χρονική υστέρηση μεταξύ των τιμών ανάδρασης και αυτών του κύκλου αναφοράς, ολόκληρη η ακολουθία των ενδείξεων ανάδρασης των στροφών και της ροπής κινητήρα μπορεί να προωθείται ή να καθυστερεί χρονικά σε σχέση με την ακολουθία των στροφών και της ροπής αναφοράς. Αν μετατοπίζονται οι ενδείξεις ανάδρασης, πρέπει να μετατοπίζονται στην ίδια απόσταση και προς την ίδια κατεύθυνση τόσο οι στροφές όσο και η ροπή.

##### 4.6.2. Υπολογισμός του έργου κύκλου

Το πραγματικό έργο κύκλου  $W_{act}$  (σε kWh) υπολογίζεται με χρήση όλων των καταγεγραμμένων ζευγών τιμών στροφών και ροπής ανάδρασης του κινητήρα. Αυτό γίνεται μετά από τυχόν μετατόπιση των δεδομένων ανάδρασης, εφόσον επιλέγεται αυτή η δυνατότητα. Το πραγματικό έργο κύκλου  $W_{act}$  χρησιμοποιείται για τη σύγκριση με το έργο του κύκλου αναφοράς  $W_{ref}$  και για τον υπολογισμό των ειδικών εκπομπών της πέδησης. Η ίδια μεθοδολογία χρησιμοποιείται για την ολοκλήρωση τόσο της ισχύος αναφοράς όσο και της πραγματικής ισχύος του κινητήρα. Αν πρέπει να προσδιοριστούν τιμές μεταξύ παρακείμενων τιμών αναφοράς ή παρακείμενων μετρούμενων τιμών, χρησιμοποιείται γραμμική παρεμβολή.

Για την ολοκλήρωση του έργου κύκλου αναφοράς και του πραγματικού έργου κύκλου, μηδενίζονται και περιλαμβάνονται όλες οι αρνητικές τιμές των ροπών. Αν η ολοκλήρωση διενεργείται με συχνότητα μικρότερη των 5 Hertz και αν, στη διάρκεια δεδομένου χρονικού διαστήματος, η τιμή της ροπής μεταβάλλεται από θετική σε αρνητική ή από αρνητική σε θετική, υπολογίζεται το αρνητικό μέρος και μηδενίζεται. Το θετικό μέρος περιλαμβάνεται στην τιμή του ολοκληρώματος.

Το  $W_{act}$  πρέπει να κυμαίνεται μεταξύ -15 και +5 % του  $W_{ref}$ .

##### 4.6.3. Στατιστική επικύρωση του κύκλου δοκιμής

Διενεργούνται γραμμικές παλινδρομήσεις των τιμών ανάδρασης επί των τιμών αναφοράς για τις στροφές, τη ροπή και την ισχύ. Αυτό γίνεται μετά από τυχόν μετατόπιση των δεδομένων ανάδρασης, εφόσον επιλέγεται αυτή η δυνατότητα. Χρησιμοποιείται η μέθοδος των ελαχίστων τετραγώνων, ενώ η εξίσωση της γραμμής που διέρχεται από τα περισσότερα σημεία έχει τη μορφή:

$$y = mx + b$$

όπου:

$y$  = τιμή ανάδρασης (πραγματική) στροφών ( $\text{min}^{-1}$ ), ροπής (N m) ή ισχύος (kW)

$m$  = κλίση της καμπύλης παλινδρόμησης

$x$  = τιμή αναφοράς στροφών ( $\text{min}^{-1}$ ), ροπής (N m) ή ισχύος (kW)

$b$  = σημείο τομής του  $y$  με την καμπύλη παλινδρόμησης

Για κάθε καμπύλη παλινδρόμησης υπολογίζονται το τυπικό σφάλμα εκτίμησης (SE) του  $y$  επί του  $x$ , καθώς και ο συντελεστής προσδιορισμού ( $r^2$ ).

Συνιστάται η ανάλυση αυτή να διενεργείται στο 1 Hertz. Προκειμένου να θεωρηθεί η δοκιμή έγκυρη, πρέπει να ικανοποιούνται τα κριτήρια του πίνακα 1.

Πίνακας 1 — Ανοχές της καμπύλης παλινδρόμησης

	Στροφές	Ροπή	Ισχύς
Τυπικό σφάλμα εκτίμησης (SE) του Y επί του X	μέγιστες 100 min <sup>-1</sup>	μέγιστη 13 % της μέγιστης ροπής του κινητήρα στην καμπύλη ισχύος	μέγιστη 8 % της μέγιστης ισχύος του κινητήρα στην καμπύλη ισχύος
Κλίση της καμπύλης παλινδρόμησης, m	0,95 έως 1,03	0,83-1,03	0,89-1,03
Συντελεστής προσδιορισμού, r <sup>2</sup>	ελάχιστη 0,9700	ελάχιστη 0,8800	ελάχιστη 0,9100
Σημείο τομής της Y με την καμπύλη παλινδρόμησης, b	± 50 min <sup>-1</sup>	± 20 N·m ή ± 2 % της μέγιστης ροής, ανάλογα με το ποια τιμή είναι η μεγαλύτερη	± 4 kW ή ± 2 % της μέγιστης ισχύος, ανάλογα με το ποια τιμή είναι η μεγαλύτερη

Για λόγους παλινδρόμησης μόνο, επιτρέπονται διαγραφές σημείων στις περιπτώσεις που σημειώνονται στον πίνακα 2, πριν από τον υπολογισμό της παλινδρόμησης. Ωστόσο, τα σημεία αυτά δεν πρέπει να διαγράφονται για τον υπολογισμό του κύκλου και των εκπομπών κύκλου. Ως σημείο βραδυπορίας ορίζεται ένα σημείο το οποίο έχει ομαλοποιημένη ροπή αναφοράς 0 % και ομαλοποιημένες στροφές αναφοράς 0 %. Η διαγραφή σημείων μπορεί να εφαρμόζεται σε ολόκληρο τον κύκλο ή σε οποιοδήποτε σημείο του.

Πίνακας 2 — Επιτρεπτές διαγραφές σημείων από την ανάλυση παλινδρόμησης (τα σημεία στα οποία εφαρμόζεται διαγραφή σημείων πρέπει να προσδιορίζονται).

Κατάσταση	Σημεία στροφών ή/και ροπής ή/και ισχύος τα οποία μπορεί να διαγράφονται όταν αφορούν τις συνθήκες που αναφέρονται στη δεξιά στήλη
Πρώτα 24 (±1) δευτερόλεπτα και τελευταία 25 δευτερόλεπτα	Στροφές, ροπή και ισχύς
Ορθάνοιχτη στραγγαλιστική βαλβίδα και ροπή ανάδρασης < 95 % της ροπής αναφοράς	Ροπή ή/και ισχύς
Ορθάνοιχτη στραγγαλιστική βαλβίδα και στροφές ανάδρασης < 95 % της ταχύτητας αναφοράς	Στροφές ή/και ισχύς
Κλειστή στραγγαλιστική βαλβίδα, στροφές ανάδρασης > στροφές βραδυπορίας + 50 min <sup>-1</sup> και ροπή ανάδρασης > 105 % της ροπής αναφοράς	Ροπή ή/και ισχύς
Κλειστή στραγγαλιστική βαλβίδα, στροφές ανάδρασης ≤ στροφές βραδυπορίας + 50 min <sup>-1</sup> και ροπή ανάδρασης = προσδιορισμένη/μετρούμενη από τον κατασκευαστή ροπή βραδυπορίας ± 2 % της μέγιστης ροπής	Στροφές ή/και ισχύς
Κλειστή στραγγαλιστική βαλβίδα και στροφές ανάδρασης > 105 % των στροφών αναφοράς	Στροφές ή/και ισχύς

5. Το προσάρτημα 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Προσάρτημα 1

#### ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΔΕΙΓΜΑΤΟΛΗΨΙΑΣ

##### 1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΔΕΙΓΜΑΤΟΛΗΨΙΑΣ (ΔΟΚΙΜΗ NRSC)

Τα αέρια και σωματιδιακά συστατικά που εκπέμπονται από τον κινητήρα που υποβάλλεται σε δοκιμή πρέπει να μετρούνται με τις μεθόδους που περιγράφονται στο παράρτημα VI. Οι μέθοδοι του παραρτήματος VI περιγράφουν τα συνιστώμενα συστήματα ανάλυσης για τις αέρια εκπομπές (τμήμα 1.1) και τα συνιστώμενα συστήματα αραιώσεως και δειγματοληψίας σωματιδίων (τμήμα 1.2).

##### 1.1. Προδιαγραφή δυναμόμετρου

Για την εκτέλεση του κύκλου δοκιμής που περιγράφεται στο παράρτημα III σημείο 3.7.1 χρησιμοποιείται δυναμόμετρο με τα κατάλληλα χαρακτηριστικά. Τα όργανα για τη μέτρηση της ροπής και της ταχύτητας πρέπει να επιτρέπουν τη μέτρηση της αξονικής ισοδύναμης μέσα στα δεδομένα όρια. Μπορεί επίσης να είναι αναγκαίοι και ορισμένοι πρόσθετοι υπολογισμοί. Η ορθότητα του εξοπλισμού μετρήσεως πρέπει να είναι τέτοια ώστε να μη υπερβαίνονται οι μέγιστες ανοχές των τιμών του τμήματος 1.3.

##### 1.2. Ροή καυσαερίων

Η ροή των καυσαερίων προσδιορίζεται με μία από τις μεθόδους που αναφέρονται στα τμήματα 1.2.1 έως 1.2.4.

##### 1.2.1. Μέθοδος άμεσης μετρήσεως

Η άμεση μέτρηση της ροής των καυσαερίων γίνεται με ακροφύσιο ροής ή ισοδύναμο σύστημα μετρήσεως (για λεπτομέρειες βλέπε ISO 5167:2000).

*Σημείωση:* Η άμεση μέτρηση της ροής των αερίων αποτελεί δύσκολο έργο. Πρέπει να λαμβάνονται προφυλάξεις για να αποφεύγονται λάθη μετρήσεως που μπορούν να έχουν ως αποτέλεσμα σφάλματα στις τιμές εκπομπών.

##### 1.2.2. Μέθοδος μετρήσεως αέρα και καυσίμου

Μέτρηση της ροής αέρα και της ροής καυσίμου.

Χρησιμοποιούνται μετρητές ροής αέρα και μετρητές ροής καυσίμου που έχουν ακρίβεια σύμφωνα με τα οριζόμενα στο τμήμα 1.3.

Η ροή των καυσαερίων υπολογίζεται ως εξής:

$$G_{\text{EXHW}} = G_{\text{AIRW}} + G_{\text{FUEL}} \text{ (για τη μάζα υγρών καυσαερίων)}$$

##### 1.2.3. Μέθοδος ισοζυγίου άνθρακα

Ο υπολογισμός της μάζας των καυσαερίων από την κατανάλωση καυσίμου και τις συγκεντρώσεις των καυσαερίων γίνεται με τη χρήση της μεθόδου υπολοίπου άνθρακα (βλέπε παράρτημα III προσάρτημα 3).

##### 1.2.4. Μέθοδος μετρήσεως ιχνηθέτη

Η μέθοδος περιλαμβάνει μέτρηση της συγκέντρωσης ενός αερίου ιχνηθέτη στην εξάτμιση. Μια γνωστή ποσότητα αδρανούς αερίου (π.χ. καθαρού ηλίου) εγχέεται στη ροή των καυσαερίων ως ιχνηθέτης. Το αέριο αναμειγνύεται και αραιώνεται με το καυσαέριο, αλλά δεν πρέπει να αντιδρά στο σωλήνα εξάτμισης. Κατόπιν, μετράται η συγκέντρωση του αερίου στο δείγμα καυσαερίου.

Προκειμένου να διασφαλισθεί η πλήρης ανάμειξη του αερίου ιχνηθέτη, ο καθετήρας δειγματοληψίας καυσαερίων πρέπει να προσαρμόζεται σε απόσταση τουλάχιστον 1 m ή 30 φορές τη διάμετρο του σωλήνα της εξάτμισης —όποιο από τα δύο είναι μεγαλύτερο— μετά το σημείο έγχυσης του αερίου ιχνηθέτη. Ο καθετήρας δειγματοληψίας μπορεί να τοποθετείται πιο κοντά στο σημείο έγχυσης εάν επαληθεύεται η πλήρης ανάμειξη μέσω της σύγκρισης της συγκέντρωσης του αερίου ιχνηθέτη με τη συγκέντρωση αναφοράς, όταν το αέριο ιχνηθέτης εγχέεται πριν από τον κινητήρα.

Ο ρυθμός ροής του αερίου ιχνηθέτη μπορεί να ρυθμίζεται ώστε η συγκέντρωση του αερίου ιχνηθέτη στις στροφές βραδυπορίας του κινητήρα μετά την ανάμειξη να είναι κατώτερη από την πλήρη κλίμακα του αναλύτη του αερίου ιχνηθέτη.

Η ροή των καυσαερίων υπολογίζεται ως εξής:

$$G_{EXHW} = \frac{G_T \times \rho_{EXH}}{60 \times (conc_{mix} - conc_a)}$$

όπου:

$G_{EXHW}$  = στιγμιαία ροή μάζας καυσαερίων, kg/s

$G_T$  = ροή αερίου ιχνηθέτη, cm<sup>3</sup>/min

$conc_{mix}$  = στιγμιαία συγκέντρωση του αερίου ιχνηθέτη μετά την ανάμειξη, (ppm)

$\rho_{EXH}$  = πυκνότητα του καυσαερίου, kg/m<sup>3</sup>

$conc_A$  = συγκέντρωση του εκ του περιβάλλοντος προερχόμενου αερίου ιχνηθέτη στον αέρα εισαγωγής (ppm)

Η συγκέντρωση του εκ του περιβάλλοντος προερχόμενου αερίου ιχνηθέτη ( $conc_p$ ) μπορεί να προσδιορισθεί με τη λήψη του μέσου όρου της εκ του περιβάλλοντος προερχόμενης συγκέντρωσης αμέσως πριν από την εκτέλεση της δοκιμής και μετά την εκτέλεσή της.

Όταν η εκ του περιβάλλοντος προερχόμενη συγκέντρωση είναι μικρότερη από το 1 % της συγκέντρωσης του αερίου ιχνηθέτη μετά την ανάμειξη ( $conc_{mix}$ ) στη μέγιστη ροή καυσαερίων, η εκ του περιβάλλοντος προερχόμενη συγκέντρωση μπορεί να αγνοηθεί.

Το συνολικό σύστημα πρέπει να πληροί τις προδιαγραφές ορθότητας για τη ροή καυσαερίων και πρέπει να διακριβώνεται σύμφωνα με το προσάρτημα 2 τμήμα 1.11.2.

#### 1.2.5. Μέθοδος μετρήσεως της ροής αέρα και του λόγου του αέρα προς το καύσιμο

Σύμφωνα με τη μέθοδο αυτή, ο υπολογισμός της μάζας καυσαερίου γίνεται με βάση τη ροή του αέρα και το λόγο του αέρα προς καύσιμο. Ο υπολογισμός της στιγμιαίας ροής της μάζας του καυσαερίου γίνεται ως εξής:

$$G_{EXHW} = G_{AIRW} \times \left( 1 + \frac{1}{A/F_{st} \times \lambda} \right)$$

$$A/F_{st} = 14,5$$

$$\lambda = \frac{\left( 100 - \frac{conc_{CO} \times 10^{-4}}{2} - conc_{HC} \times 10^{-4} \right) + \left( \frac{1 - \frac{2 \times conc_{CO} \times 10^{-4}}{3,5 \times conc_{CO_2}}}{1 + \frac{conc_{CO} \times 10^{-4}}{3,5 \times conc_{CO_2}}} \right) \times (conc_{CO_2} + conc_{CO} \times 10^{-4})}{6,9078 \times (conc_{CO_2} + conc_{CO} \times 10^{-4} + conc_{HC} \times 10^{-4})}$$

όπου:

$A/F_{st}$  = στοιχειομετρικός λόγος αέρα/καύσιμο (kg/kg)

$\lambda$  = σχετικός λόγος του αέρα προς το καύσιμο

$conc_{CO_2}$  = συγκέντρωση CO<sub>2</sub> σε ξηρή βάση (%)

$conc_{CO}$  = συγκέντρωση CO σε ξηρή βάση (ppm)

$conc_{HC}$  = συγκέντρωση HC (ppm)

Σημείωση: Ο υπολογισμός αφορά καύσιμο ντίζελ με λόγο H/C = 1,8.

Το ροόμετρο αέρα πρέπει να πληροί τις προδιαγραφές ορθότητας που παρουσιάζονται στον πίνακα 3, ο χρησιμοποιούμενος αναλύτης CO<sub>2</sub> πρέπει να πληροί τις προδιαγραφές που αναφέρονται στο τμήμα 1.4.1 και το συνολικό σύστημα πρέπει να πληροί τις προδιαγραφές ορθότητας για τη ροή καυσαερίων.

Προαιρετικά, για τη μέτρηση του λόγου του αέρα προς το καύσιμο μπορεί να χρησιμοποιηθεί εξοπλισμός μετρήσεως του λόγου του αέρα προς το καύσιμο όπως ο αισθητήρας από διοξείδιο του ζιρκονίου σύμφωνα με τις προδιαγραφές του τμήματος 1.4.4.

## 1.2.6. Ολική ροή αραιωμένων καυσαερίων

Όταν χρησιμοποιείται σύστημα αραιώσεως πλήρους ροής, η ολική ροή των αραιωμένων καυσαερίων ( $G_{TOTW}$ ) μετρείται με PD ή CFI ή SST — παράρτημα VI τμήμα 1.2.1.2. Η ορθότητα πρέπει να είναι σύμφωνη με τα προβλεπόμενα στο παράρτημα III προσάρτημα 2 τμήμα 2.2.

## 1.3. Ορθότητα

Η διακρίβωση όλων των οργάνων μετρήσεως πρέπει να γίνεται με βάση εθνικά (διεθνή) πρότυπα και να πληροί τις απαιτήσεις του πίνακα 3.

Πίνακας 3 — Ορθότητα οργάνων μετρήσεως

Αριθ.	Όργανο μετρήσεως	Ορθότητα
1	Ταχύτητα κινητήρα	$\pm 2\%$ της ένδειξης ή $1\%$ της μέγιστης τιμής του κινητήρα, όποια είναι μεγαλύτερη
2	Ροπή	$\pm 2\%$ της ένδειξης ή $1\%$ της μέγιστης τιμής του κινητήρα, όποια είναι μεγαλύτερη
3	Κατανάλωση καυσίμου	$\pm 2\%$ της μέγιστης τιμής του κινητήρα
4	Κατανάλωση αέρα	$\pm 2\%$ της ένδειξης ή $1\%$ της μέγιστης τιμής του κινητήρα, όποια είναι μεγαλύτερη
5	Ροή καυσαερίων	$\pm 2,5\%$ της ένδειξης ή $1,5\%$ της μέγιστης τιμής του κινητήρα, όποια είναι μεγαλύτερη
6	Θερμοκρασίες $\leq 600$ K	$\pm 2$ K απόλυτη
7	Θερμοκρασίες $> 600$ K	$\pm 1\%$ της ένδειξης
8	Πίεση καυσαερίων	$\pm 0,2$ kPa απόλυτη
9	Υγρασία αέρα εισαγωγής	$\pm 0,05$ kPa απόλυτη
10	Ατμοσφαιρική πίεση	$\pm 0,1$ kPa απόλυτη
11	Άλλες πιέσεις	$\pm 0,1$ kPa απόλυτη
12	Απόλυτη υγρασία	$\pm 5\%$ της ένδειξης
13	Ροή αέρα αραιώσεως	$\pm 2\%$ της ένδειξης
14	Ροή αραιωμένων καυσαερίων	$\pm 2\%$ της ένδειξης

## 1.4. Προσδιορισμός των αέριων συστατικών

## 1.4.1. Γενικές προδιαγραφές αναλυτών

Οι αναλύτες πρέπει να είναι σχεδιασμένοι για περιοχή μετρήσεων κατάλληλη για την ορθότητα που απαιτείται για τη μέτρηση των συγκεντρώσεων των συστατικών των καυσαερίων (τμήμα 1.4.1.1). Συνιστάται η χρήση των αναλυτών να γίνεται κατά τρόπο ώστε η μετρούμενη συγκέντρωση να εμπίπτει μεταξύ του 15 και 100 % της πλήρους κλίμακας.

Εάν η τιμή της πλήρους κλίμακας είναι 155 rpm (ή rpm C) ή λιγότερο ή αν χρησιμοποιούνται συστήματα αναγνώσεως με επαρκή ορθότητα και αναλυτική ικανότητα σε περιοχές κάτω του 15 % της πλήρους κλίμακας, γίνονται αποδεκτές και συγκεντρώσεις κάτω του 15 % της πλήρους κλίμακας. Στην περίπτωση αυτή, πρέπει να γίνονται πρόσθετες διακρίβώσεις για να διασφαλίζεται η ορθότητα των καμπυλών διακρίβωσης — παράρτημα III προσάρτημα 2 τμήμα 1.5.5.2.

Η ηλεκτρομαγνητική συμβατότητα (EMC) του εξοπλισμού πρέπει να είναι σε τέτοια επίπεδα ώστε να ελαχιστοποιείται η περίπτωση πρόσθετων σφαλμάτων.

- 1.4.1.1. Σφάλμα μετρήσεως
- Ο αναλύτης δεν πρέπει να αποκλίνει από το ονομαστικό σημείο διακριβώσεως περισσότερο από  $\pm 2\%$  της ένδειξης ή  $\pm 0,3\%$  της πλήρους κλίμακας, όποιο είναι μεγαλύτερο.
- Σημείωση: Στο πρότυπο αυτό, η ορθότητα ορίζεται ως η απόκλιση της ένδειξης του αναλύτη από τις ονομαστικές τιμές διακριβώσεως με τη χρήση αερίου διακριβώσεως (= πραγματική τιμή).
- 1.4.1.2. Επαναληψιμότητα
- Η επαναληψιμότητα, οριζόμενη ως 2,5 φορές η τυπική απόκλιση δέκα επαναληπτικών αποκρίσεων σε δεδομένο αέριο διακριβώσεως ή βαθμονομήσεως, δεν πρέπει να είναι μεγαλύτερη από το  $\pm 1\%$  της συγκεντρώσεως πλήρους κλίμακας για κάθε χρησιμοποιούμενη άνω των 155 ppm (ή ppm C) περιοχή ή  $\pm 2\%$  κάθε περιοχής κάτω των 155 ppm (ή ppm C).
- 1.4.1.3. Θόρυβος
- Η από κορυφή σε κορυφή απόκριση του αναλύτη σε αέρια ρύθμισης του μηδενός και διακριβώσεως ή βαθμονομήσεως σε περίοδο δέκα δευτερολέπτων δεν πρέπει να υπερβαίνει το  $2\%$  της πλήρους κλίμακας σε κάθε χρησιμοποιούμενη περιοχή.
- 1.4.1.4. Μετατόπιση μηδενός
- Η μετατόπιση του μηδενός σε χρονικό διάστημα 1 ώρας πρέπει να είναι μικρότερη από το  $2\%$  της πλήρους κλίμακας στη χαμηλότερη χρησιμοποιούμενη περιοχή. Ως μηδενική απόκριση ορίζεται η μέση απόκριση, συμπεριλαμβανομένου και του θορύβου, σε αέριο μηδενισμού για χρονικό διάστημα 30 δευτερολέπτων.
- 1.4.1.5. Μετατόπιση εύρους κλίμακας
- Η μετατόπιση του εύρους της κλίμακας για χρονικό διάστημα 1 ώρας πρέπει να είναι μικρότερη από  $2\%$  της πλήρους κλίμακας στη χαμηλότερη χρησιμοποιούμενη περιοχή. Ως βαθμονόμηση (εύρος κλίμακας) ορίζεται η διαφορά μεταξύ της απόκρισης βαθμονόμησης και της μηδενικής αποκρίσεως. Ως απόκριση βαθμονόμησης ορίζεται η μέση απόκριση, συμπεριλαμβανομένου και του θορύβου, σε αέριο βαθμονόμησης για χρονικό διάστημα 30 δευτερολέπτων.
- 1.4.2. Ξήρανση αερίων
- Η προαιρετική διάταξη ξήρανσης αερίων πρέπει να έχει την ελάχιστη επίδραση στη συγκέντρωση των μετρούμενων αερίων. Οι χημικοί ξηραντές δεν συνιστούν αποδεκτή μέθοδο για την απομάκρυνση του νερού από το δείγμα.
- 1.4.3. Αναλύτες
- Στα τμήματα 1.4.3.1 έως 1.4.3.5 του παρόντος προσαρτήματος, περιγράφονται οι αρχές μετρήσεως. Στο παράρτημα VI δίδεται λεπτομερής περιγραφή των συστημάτων μετρήσεως.
- Η ανάλυση των προς μέτρηση αερίων πραγματοποιείται με τα ακόλουθα όργανα. Για μη γραμμικούς αναλύτες, επιτρέπεται η χρήση κυκλωμάτων γραμμικής μορφοποίησης.
- 1.4.3.1. Ανάλυση μονοξειδίου του άνθρακα (CO)
- Ο αναλύτης του μονοξειδίου του άνθρακα πρέπει να είναι τύπου απορροφήσεως μη διασκεδαζόμενου υπερύθρου (NDIR).
- 1.4.3.2. Ανάλυση του διοξειδίου άνθρακα (CO<sub>2</sub>)
- Ο αναλύτης του διοξειδίου του άνθρακα πρέπει να είναι τύπου απορροφήσεως μη διασκεδαζόμενου υπερύθρου (NDIR).
- 1.4.3.3. Ανάλυση υδρογονανθράκων (HC)
- Ο αναλύτης υδρογονανθράκων πρέπει να είναι θερμαινόμενος ανιχνευτής ιονισμού φλόγας (HFID) με θερμαινόμενο ανιχνευτή, βαλβίδες, σωληνώσεις κ.λπ., για να διατηρείται η θερμοκρασία του αερίου στους 463 K (190 °)  $\pm 10$  K.

1.4.3.4. Ανάλυση οξειδίων του αζώτου (NO<sub>x</sub>)

Ο αναλύτης των οξειδίων του αζώτου πρέπει να είναι ανιχνευτής χημειοφωτοβολίας (CLD) ή θερμιανόμενος ανιχνευτής χημειοφωτοβολίας (HCLD) με μετατροπή NO<sub>2</sub>/NO, εφόσον η μέτρηση γίνεται σε ξηρή βάση. Εάν η μέτρηση γίνεται σε υγρή βάση, πρέπει να χρησιμοποιείται HCLD με μετατροπή διατηρούμενο άνω των 328 K (55 °C), υπό την προϋπόθεση της ικανοποίησης του ελέγχου οβέσεως ύδατος (παράρτημα III προσάρτημα 2, τμήμα 1.9.2.2).

Και στις δύο περιπτώσεις, CLD και HCLD, η διαδρομή δειγματοληψίας πρέπει να διατηρείται με θερμοκρασία τοιχωμάτων 328 K έως 473 K (55 έως 200 °C) μέχρι τον μετατροπέα για ξηρή μέτρηση και μέχρι τον αναλύτη για υγρή μέτρηση.

## 1.4.4. Μέτρηση του λόγου του αέρα προς το καύσιμο

Ο εξοπλισμός μετρήσεως με το λόγο αέρα προς καύσιμο που χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό της ροής τους καυσαερίου, όπως ορίζεται στο τμήμα 1.2.5, πρέπει να είναι ένας αισθητήρας λόγου αέρα/καύσιμο ευρέος φάσματος ή αισθητήρας λάμδα από διοξείδιο του ζirkονίου.

Ο αισθητήρας τοποθετείται απευθείας στο σωλήνα εξατμίσεως όπου η θερμοκρασία του καυσαερίου είναι αρκετά υψηλή, ώστε να εξουδετερώνεται η συμπύκνωση νερού.

Η ορθότητα του αισθητήρα με ενσωματωμένο ηλεκτρονικό εξοπλισμό πρέπει να βρίσκεται εντός του πεδίου:

± 3 % της ένδειξης  $\lambda < 2$

± 5 % της ένδειξης  $2 \leq \lambda < 5$

± 10 % της ένδειξης  $5 \leq \lambda$

Για τη τήρηση της ορθότητας που ορίζεται ανωτέρω, ο αισθητήρας διακριβώνεται όπως ορίζεται από τον κατασκευαστή του οργάνου.

## 1.4.5. Δειγματοληψία για αέριες εκπομπές

Οι καθετήρες δειγματοληψίας για εκπομπές αερίων πρέπει να προσαρμόζονται σε απόσταση τουλάχιστον 0,5 m ή τρεις φορές τη διάμετρο του σωλήνα της εξατμίσεως—όποιο είναι μεγαλύτερο— πιο πάνω από την έξοδο του συστήματος απαγωγής των καυσαερίων όσο αυτό είναι δυνατόν και αρκετά κοντά στον κινητήρα ώστε να διασφαλίζεται θερμοκρασία καυσαερίων τουλάχιστον 343 K (70 °C) στον καθετήρα.

Στην περίπτωση πολυκύλινδρου κινητήρα με διακλαωμένη πολλαπλή καυσαερίων, το άκρο της εισόδου του καθετήρα πρέπει να τοποθετείται αρκετά προς τα κάτω ώστε να εξασφαλίζεται ότι το δείγμα είναι αντιπροσωπευτικό των μέσων τιμών εκπομπών από όλους τους κυλίνδρους. Σε πολυκύλινδρους κινητήρες με διακριτές ομάδες πολλαπλών, όπως στην περίπτωση των κινητήρων διατάξεως V, μπορεί να λαμβάνεται ξεχωριστό δείγμα από κάθε ομάδα και να υπολογίζεται μία μέση τιμή εκπομπής. Μπορούν να χρησιμοποιούνται και άλλες μέθοδοι εφόσον έχουν αποδειχθεί ότι συσχετίζονται με τις μεθόδους αυτές. Για τον υπολογισμό των εκπομπών, πρέπει να χρησιμοποιείται η ολική ροή της μάζας των καυσαερίων του κινητήρα.

Εάν η σύσταση των καυσαερίων επηρεάζεται από οποιοδήποτε σύστημα μετεπεξεργασίας, το δείγμα των καυσαερίων πρέπει να λαμβάνεται πριν από τη διάταξη αυτή κατά τις δοκιμές της φάσης I και μετά τη διάταξη κατά τις δοκιμές της φάσης II. Όταν χρησιμοποιείται σύστημα αραίωσης πλήρους ροής για τον προσδιορισμό των σωματιδίων, οι αέριες εκπομπές μπορούν επίσης να προσδιορίζονται στα αραιωμένα καυσαέρια. Οι καθετήρες δειγματοληψίας πρέπει να είναι κοντά στον καθετήρα δειγματοληψίας σωματιδίων στη σήραγγα αραίωσης (παράρτημα VI τμήμα 1.2.1.2, DT και τμήμα 1.2.2, PSP). Μπορούν προαιρετικά να προσδιορισθούν και το CO και CO<sub>2</sub> παίρνοντας δείγμα σε ένα σάκο και μετρώντας κατόπιν την συγκέντρωση στο σάκο δειγματοληψίας.

## 1.5. Προσδιορισμός των σωματιδίων

Για τον προσδιορισμό των σωματιδίων απαιτείται σύστημα αραίωσης. Η αραίωση μπορεί να γίνεται ή με σύστημα αραίωσης μερικής ροής ή με σύστημα αραίωσης πλήρους ροής. Η ικανότητα ροής του συστήματος αραίωσης πρέπει να είναι αρκετά μεγάλη ώστε να εξαλειφεται κάθε τυχόν συμπύκνωση νερού στα συστήματα αραίωσης και δειγματοληψίας και να διατηρείται η θερμοκρασία των αραιωμένων καυσαερίων μεταξύ 315 K (42 °C) και 325 K (52 °C) αμέσως πριν (σε αντίθεση προς την ροή διεύθυνση) από τους υποδοχείς των φίλτρων. Εάν η υγρασία του αέρα είναι υψηλή, επιτρέπεται η αφύγρανση του αέρα αραίωσης πριν εισέλθει στο σύστημα αραίωσης. Εάν η θερμοκρασία του περιβάλλοντος είναι κάτω από τους 293 K (20 °C), συνιστάται η προθέρμανση του αέρα αραίωσης πάνω από το θερμοκρασιακό όριο των 303 K (30 °C). Εντούτοις, η θερμοκρασία του αραιωμένου αέρα δεν πρέπει να υπερβαίνει τους 325 K (52 °C) πριν από την εισαγωγή των καυσαερίων στη σήραγγα αραίωσης.

**Σημείωση:** Για τη διαδικασία υπό σταθερές συνθήκες, η θερμοκρασία του φίλτρου μπορεί να διατηρείται ίση ή και μικρότερη της μέγιστης θερμοκρασίας των 325 K (52 °C) αντί να τηρείται το φάσμα θερμοκρασίας 42 έως 52 °C.



Στα συστήματα αραίωσης μερικής ροής, ο καθετήρας δειγματοληψίας σωματιδίων πρέπει να προσαρμόζεται κοντά και πριν (αντίθετα προς τη ροή) από τον καθετήρα αερίων, όπως ορίζεται στο τμήμα 4.4 και σύμφωνα με το παράρτημα VI τμήμα 1.2.1.1, εικόνα 4-12 EP και SP.

Το σύστημα αραίωσης μερικής ροής πρέπει να σχεδιάζεται έτσι ώστε να διαχωρίζει το ρεύμα των καυσαερίων σε δύο μέρη, από τα οποία το μικρότερο να αραιώνεται με αέρα και στη συνέχεια να χρησιμοποιείται για τη μέτρηση των σωματιδίων. Αποτελεί λοιπόν βασικό παράγοντα η σχέση αραίωσης να προσδιορίζεται επακριβέστατα. Μπορούν να εφαρμοστούν διάφορες μέθοδοι διαχωρισμού, ο τύπος όμως του χρησιμοποιούμενου διαχωρισμού υπαγορεύει σε σημαντικό βαθμό το είδος του εξοπλισμού δειγματοληψίας και τις διαδικασίες που θα χρησιμοποιηθούν (παράρτημα VI τμήμα 1.2.1.1).

Για να προσδιορισθεί η μάζα των σωματιδίων, απαιτείται σύστημα δειγματοληψίας σωματιδίων, φίλτρα δειγματοληψίας σωματιδίων, ζυγός ακρίβειας μικρογραμμαρίου και θάλαμος ζυγίσσεως ελεγχόμενης θερμοκρασίας και υγρασίας.

Για τη δειγματοληψία των σωματιδίων μπορούν να χρησιμοποιηθούν δύο μέθοδοι:

— η μέθοδος του μονού φίλτρου στην οποία χρησιμοποιείται ένα ζεύγος φίλτρων (βλέπε τμήμα 1.5.1.3 του παρόντος προσαρτήματος) για όλες τις φάσεις του κύκλου δοκιμής. Κατά τη φάση της δειγματοληψίας της δοκιμής σημαντική προσοχή πρέπει να δίδεται στο χρόνο δειγματοληψίας και στη ροή. Εντούτοις, για τον κύκλο της δοκιμής απαιτείται ένα μόνο ζεύγος φίλτρων.

— η μέθοδος πολλαπλών φίλτρων επιτάσσει τη χρήση ενός ζεύγους φίλτρων (βλέπε τμήμα 1.5.1.3 του παρόντος προσαρτήματος) για καθεμία από τις φάσεις του κύκλου δοκιμής. Η μέθοδος αυτή δίνει τη δυνατότητα εφαρμογής ηπιότερων διαδικασιών δειγματοληψίας, χρησιμοποιεί όμως περισσότερα φίλτρα.

#### 1.5.1. Φίλτρα δειγματοληψίας σωματιδίων

##### 1.5.1.1. Προδιαγραφή φίλτρου

Για τις δοκιμές πιστοποίησης απαιτούνται φίλτρα υαλοϊνών επιστρωμένα με φθοράνθρακες ή φίλτρα μεμβρανών που έχουν ως βάση φθοράνθρακες. Για ειδικές εφαρμογές μπορούν να χρησιμοποιηθούν διαφορετικά υλικά φίλτρου. Όλοι οι τύπου φίλτρων πρέπει να έχουν τουλάχιστον 95 % ικανότητα συλλογής 0,3 μm DOP (φθαλικού διοκτυλεστέρη) με ταχύτητα μετώπου αερίου μεταξύ 35 και 100 cm/s. Όταν διενεργούνται δοκιμές συσχετισμού μεταξύ εργασιών ή μεταξύ κατασκευαστή και εγκρίνουσας αρχής, τα χρησιμοποιούμενα φίλτρα πρέπει να είναι ταυτόσημης ποιότητας

##### 1.5.1.2. Μέγεθος φίλτρου

Τα φίλτρα σωματιδίων πρέπει να έχουν ελάχιστη διάμετρο 47 mm (37 mm διάμετρος ενεργού περιοχής). Είναι αποδεκτά και φίλτρα μεγαλύτερης διαμέτρου (τμήμα 1.5.1.5).

##### 1.5.1.3. Κύρια και εφεδρικά φίλτρα

Τα αραιωμένα καυσαέρια δειγματίζονται με ζεύγος φίλτρων τοποθετημένων εν σειρά (ένα κύριο και ένα εφεδρικό φίλτρο) κατά τη διάρκεια της δοκιμής. Το εφεδρικό φίλτρο δεν πρέπει να είναι σε απόσταση μεγαλύτερη των 100 mm από το κύριο φίλτρο χωρίς όμως να έρχεται και σε επαφή με αυτό. Τα φίλτρα μπορούν να ζυγίζονται ξεχωριστά ή ως ζεύγος τοποθετημένα πλευρά με πλευρά ενεργού περιοχής.

##### 1.5.1.4. Μετωπική ταχύτητα στο φίλτρο

Πρέπει να επιτυγχάνεται μετωπική ταχύτητα αερίου διαμέσου του φίλτρου της τάξεως των 35 έως 100 cm/s. Η αύξηση της πτώσης της πίεσεως μεταξύ της αρχής και του τέλους της δοκιμής αυτής δεν θα πρέπει να είναι μεγαλύτερη από 25 kPa.

##### 1.5.1.5. Φόρτιση φίλτρου

Η συνιστώμενη ελάχιστη φόρτιση φίλτρου για τα πλέον διαδεδομένα μεγέθη φίλτρου παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα. Για μεγαλύτερα μεγέθη φίλτρου, η ελάχιστη φόρτιση φίλτρου πρέπει να είναι 0,065 mg/1 000 mm<sup>2</sup> της επιφάνειας του φίλτρου.

Διάμετρος φίλτρου (mm)	Συνιστώμενη διάμετρος ενεργού περιοχής (mm)	Συνιστώμενη ελάχιστη φόρτιση (mg)
47	37	0,11
70	60	0,25
90	80	0,41
110	100	0,62

Για τη μέθοδο των πολλαπλών φίλτρων, η συνιστώμενη ελάχιστη φόρτιση φίλτρου για το σύνολο των φίλτρων είναι το γινόμενο της ενδεικνυομένης ανωτέρω τιμής και της τετραγωνικής ρίζας του συνολικού αριθμού των φάσεων.

#### 1.5.2. Θάλαμος ζυγίσεως και προδιαγραφές αναλυτικού ζυγού

##### 1.5.2.1. Συνθήκες θαλάμου ζυγίσεως

Η θερμοκρασία του θαλάμου (ή χώρου) στον οποίο εγκλιματίζονται (σταθεροποιούνται) και ζυγίζονται τα φίλτρα σωματιδίων διατηρείται στους  $295\text{ K } (22\text{ }^\circ\text{C}) \pm 3\text{ K}$  καθ' όλη τη διάρκεια του εγκλιματισμού και ζυγίσεως των φίλτρων. Η υγρασία διατηρείται σε σημείο δρόσου  $282,5\text{ K } (9,5\text{ }^\circ\text{C}) \pm 3\text{ K}$  και η σχετική υγρασία σε  $45 \pm 8\%$ .

##### 1.5.2.2. Ζύγιση φίλτρου αναφοράς

Το περιβάλλον του θαλάμου (ή του χώρου) πρέπει να είναι απηλλαγμένο οιονδήποτε ρυπαντών (όπως π.χ. σκόνη) που θα μπορούσαν να κατακαθίσουν στα φίλτρα κατά τη σταθεροποίησή τους. Τυχόν διαταραχές των προδιαγραφών του χώρου ζύγισης όπως εκτίθενται στο τμήμα 1.5.2.1 επιτρέπονται εφόσον η διάρκειά τους δεν υπερβαίνει τα 30 λεπτά. Οι προδιαγεγραμμένες συνθήκες του χώρου ζυγίσεως θα πρέπει να υφίστανται ήδη πριν από την είσοδο του προσωπικού στο χώρο ζυγίσεως. Μέσα σε τέσσερις ώρες, κατά προτίμηση όμως την ίδια χρονική περίοδο με τη ζύγιση των φίλτρων (ζεύγους) δειγματοληψίας, πρέπει να ζυγίζονται τουλάχιστον δύο αχρησιμοποίητα φίλτρα αναφοράς ή ζεύγη φίλτρων αναφοράς. Πρέπει να έχουν το ίδιο μέγεθος και να είναι από το ίδιο υλικό με τα φίλτρα δειγματοληψίας.

Εάν το μέσο βάρος των φίλτρων αναφοράς (ζευγών φίλτρων αναφοράς) μεταβληθεί μεταξύ της ζύγισης των φίλτρων δειγματοληψίας περισσότερο από 10 μg, τότε όλα τα φίλτρα δειγματοληψίας πρέπει να απορρίπτονται και η δοκιμή εκπομπών να επαναλαμβάνεται.

Εάν δεν πληρούνται τα κριτήρια σταθερότητας του χώρου ζυγίσεως που αναφέρονται στο τμήμα 1.5.2.1, η ζύγιση όμως του φίλτρου (ζεύγους) αναφοράς πληροί τα ανωτέρω κριτήρια, ο κατασκευαστής του κινητήρα έχει την επιλογή να αποδεχθεί τα βάρη των φίλτρων δειγματοληψίας ή να ακυρώσει τις δοκιμές, προσαρμόζοντας το σύστημα ελέγχου του χώρου ζυγίσεως και επαναλαμβάνοντας τη δοκιμή.

##### 1.5.2.3. Αναλυτικός ζυγός

Ο αναλυτικός ζυγός που χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό των βαρών όλων των φίλτρων πρέπει να έχει ακρίβεια (τυπική απόκλιση) 2 μg και αναλυτική ικανότητα 1 μg (1 ψηφίο = 1 μg), που προσδιορίζεται από τον κατασκευαστή του ζυγού.

##### 1.5.2.4. Εξάλειψη συνεπειών στατικού ηλεκτρισμού

Για την εξάλειψη των συνεπειών του στατικού ηλεκτρισμού, τα φίλτρα πριν από τη ζύγιση καθίστανται ουδέτερα π.χ. με ένα εξουδετερωτή πολωνίου ή με κάποια διάταξη παρόμοιας δράσης.

#### 1.5.3. Πρόσθετες προδιαγραφές για τη μέτρηση σωματιδίων

Όλα τα μέρη του συστήματος αραίωσης και του συστήματος δειγματοληψίας από τον σωλήνα της εξαμίσεως μέχρι τον υποδοχέα των φίλτρων, που ευρίσκονται σε επαφή με πρωτογενή και αραιωμένα καυσαέρια, πρέπει να είναι κατασκευασμένα με τρόπο ώστε να ελαχιστοποιείται η απόθεση ή αλλοίωση των σωματιδίων. Όλα τα μέρη πρέπει να είναι κατασκευασμένα από ηλεκτρικώς αγωγιμα υλικά που να μην αντιδρούν με τα συστατικά των καυσαερίων και να είναι γειωμένα για την παρεμπόδιση τυχόν ηλεκτροστατικών επιδράσεων.

## 2. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΔΕΙΓΜΑΤΟΛΗΨΙΑΣ (ΔΟΚΙΜΗ NRTC)

## 2.1. Εισαγωγή

Τα αέρια συστατικά που εκπέμπονται από τον κινητήρα που υποβάλλεται σε δοκιμασία, μετρώνται με τις μεθόδους που περιγράφονται στο παράρτημα VI. Οι μέθοδοι του παραρτήματος VI περιγράφουν τα συνιστώμενα συστήματα αναλύσεως για τις αέριες εκπομπές (τιμήμα 1.1) και τα συνιστώμενα συστήματα αραιώσεως σωματιδίων και δειγματοληψίας (τιμήμα 1.2).

## 2.2. Δυναμόμετρο και εξοπλισμός του θαλάμου δοκιμών

Για τις δοκιμές εκπομπών των κινητήρων με δυναμόμετρο κινητήρων χρησιμοποιείται ο ακόλουθος εξοπλισμός.

## 2.2.1. Δυναμόμετρο κινητήρα

Για την εκτέλεση του κύκλου δοκιμής που περιγράφεται στο προσάρτημα 4 του παρόντος παραρτήματος χρησιμοποιείται δυναμόμετρο με τα κατάλληλα χαρακτηριστικά. Τα όργανα για τη μέτρηση της ροπής και της ταχύτητας πρέπει να επιτρέπουν τη μέτρηση της αξονικής ιπποδύναμης μέσα στα δεδομένα όρια. Μπορεί επίσης να είναι αναγκαίοι και ορισμένοι πρόσθετοι υπολογισμοί. Η ακρίβεια του εξοπλισμού μετρήσεως πρέπει να είναι τέτοια ώστε να μη υπερβαίνονται οι μέγιστες ανοχές των τιμών του πίνακα 3.

## 2.2.2. Λοιπά όργανα

Χρησιμοποιούνται όργανα για τη μέτρηση της κατανάλωσης καυσίμου, της κατανάλωσης αέρα, της θερμοκρασίας του ψυκτικού μέσου και του λιπαντικού, της πίεσης των καυσαερίων και αντίθλιψης της πολλαπλής εισαγωγής, της θερμοκρασίας των καυσαερίων, της θερμοκρασίας του αναρροφώμενου αέρα, της ατμοσφαιρικής πίεσης, της υγρασίας και της θερμοκρασίας καυσίμου ανάλογα με τις απαιτήσεις. Τα όργανα αυτά πρέπει να ικανοποιούν τις απαιτήσεις που αναφέρονται στον πίνακα 3:

Πίνακας 3 — Ορθότητα οργάνων μετρήσεως

Αριθ.	Όργανο μετρήσεως	Ορθότητα
1	Ταχύτητα κινητήρα	$\pm 2 \%$ της ένδειξης ή $1 \%$ της μέγιστης τιμής του κινητήρα, όποια είναι μεγαλύτερη
2	Ροπή	$\pm 2 \%$ της ένδειξης ή $1 \%$ της μέγιστης τιμής του κινητήρα, όποια είναι μεγαλύτερη
3	Κατανάλωση καυσίμου	$\pm 2 \%$ της μέγιστης τιμής του κινητήρα
4	Κατανάλωση αέρα	$\pm 2 \%$ της ένδειξης ή $1 \%$ της μέγιστης τιμής του κινητήρα, όποια είναι μεγαλύτερη
5	Ροή καυσαερίων	$\pm 2,5 \%$ της ένδειξης ή $1,5 \%$ της μέγιστης τιμής του κινητήρα, όποια είναι μεγαλύτερη
6	Θερμοκρασίες 600 K	$\pm 2$ K απόλυτη
7	Θερμοκρασίες 600 K	$\pm 1 \%$ της ένδειξης
8	Πίεση καυσαερίων	$\pm 0,2$ kPa απόλυτη
9	Υγρασία αέρα εισαγωγής	$\pm 0,05$ kPa απόλυτη
10	Ατμοσφαιρική πίεση	$\pm 0,1$ kPa απόλυτη
11	Άλλες πιέσεις	$\pm 0,1$ kPa απόλυτη
12	Απόλυτη υγρασία	$\pm 5 \%$ της ένδειξης
13	Ροή αέρα αραιώσεως	$\pm 2 \%$ της ένδειξης
14	Ροή αραιωμένων καυσαερίων	$\pm 2 \%$ της ένδειξης

## 2.2.3. Ροή πρωτογενών καυσαερίων

Για τον υπολογισμό των εκπομπών στα πρωτογενή καυσαέρια και για τον έλεγχο ενός συστήματος αραίωσης μερικής ροής, είναι απαραίτητο να είναι γνωστός ο ρυθμός ροής της μάζας των καυσαερίων. Για τον προσδιορισμό του ρυθμού ροής της μάζας των καυσαερίων, μπορεί να χρησιμοποιηθεί οποιαδήποτε από τις μεθόδους που περιγράφονται κατωτέρω.

Για τον υπολογισμό των εκπομπών, ο χρόνος απόκρισης οποιασδήποτε από τις μεθόδους που περιγράφονται κατωτέρω πρέπει να είναι ίσος ή μικρότερος από την απαίτηση για το χρόνο απόκρισης του αναλύτη, όπως ορίζεται στο προσάρτημα 2 τμήμα 1.1.1.1.

Για τον έλεγχο ενός συστήματος αραίωσης μερικής ροής, απαιτείται ταχύτερος χρόνος απόκρισης. Για τα συστήματα αραίωσης μερικής ροής με έλεγχο σε άμεση επικοινωνία, απαιτείται χρόνος απόκρισης  $\leq 0,3$  s. Για συστήματα αραίωσης μερικής ροής με έλεγχο πρόβλεψης βάσει μιας προεγγεγραμμένης εκτέλεσης δοκιμής, ο χρόνος απόκρισης του συστήματος μετρήσεως της ροής των καυσαερίων πρέπει να είναι  $\leq 5$  s με χρόνο ανόδου  $\leq 1$  s. Ο χρόνος απόκρισης του συστήματος καθορίζεται από τον κατασκευαστή του οργάνου. Οι συνδυασμένες απαιτήσεις χρόνου απόκρισης για τη ροή καυσαερίων και το σύστημα αραίωσης μερικής ροής φαίνονται στο τμήμα 2.4.

## Μέθοδος άμεσης μετρήσεως

Η άμεση μέτρηση της στιγμιαίας ροής καυσαερίων μπορεί να γίνει με συστήματα, όπως:

- διατάξεις διαφοράς πίεσης με ακροφύσιο (για λεπτομέρειες βλέπε ISO 5167: 2000),
- ροόμετρο υπερηχητικής ροής,
- ροόμετρο δίνης.

Πρέπει να λαμβάνονται προφυλάξεις για να αποφεύγονται λάθη μετρήσεως που μπορούν να έχουν ως αποτέλεσμα σφάλματα στις τιμές εκπομπών. Οι προφυλάξεις αυτές περιλαμβάνουν ασφαλή εγκατάσταση της διάταξης στο σύστημα εξατμίσεως του κινητήρα σύμφωνα με τις συστάσεις των κατασκευαστών του οργάνου και την ορθή τεχνική πρακτική. Ιδιαίτερα, οι επιδόσεις και οι εκπομπές του κινητήρα δεν πρέπει να επηρεάζονται από την εγκατάσταση της διάταξης.

Οι μετρητές ροής πρέπει να τηρούν τις προδιαγραφές ορθότητας του πίνακα 3.

## Μέθοδος μετρήσεως αέρα και καυσίμου

Η μέθοδος αυτή περιλαμβάνει μέτρηση της ροής του αέρα και της ροής του καυσίμου με κατάλληλους μετρητές ροής. Ο υπολογισμός της στιγμιαίας ροής καυσαερίων με τον ακόλουθο τρόπο:

$$G_{\text{EXHW}} = G_{\text{AIRW}} + G_{\text{FUEL}} \quad (\text{για τη μάζα υγρών καυσίμων})$$

Τα ροόμετρα πρέπει να τηρούν τις προδιαγραφές ορθότητας του πίνακα 3, και πρέπει έχουν επαρκή ορθότητα ώστε να τηρούν τις προδιαγραφές ορθότητας για τη ροή καυσαερίων.

## Μέθοδος μετρήσεως ιχνηθέτη

Η μέθοδος αυτή περιλαμβάνει μέτρηση της συγκέντρωσης ενός αερίου ιχνηθέτη στην εξατμίση.

Μια γνωστή ποσότητα αδρανούς αερίου (π.χ. καθαρού ηλίου) εγχέεται στη ροή των καυσαερίων ως ιχνηθέτης. Το αέριο αναμειγνύεται και αραιώνεται από το καυσαέριο, αλλά δεν πρέπει να αντιδρά στο σωλήνα εξατμίσεως. Κατόπιν, μετράται η συγκέντρωση του αερίου στο δείγμα του καυσαερίου.

Προκειμένου να διασφαλιστεί η πλήρης ανάμειξη του αερίου ιχνηθέτη, ο καθετήρας  $w$  τη διάμετρο του σωλήνα της εξατμίσεως —όποιο από τα δύο είναι μεγαλύτερο— μετά το σημείο έγχυσης του αερίου ιχνηθέτη. Ο καθετήρας δειγματοληψίας μπορεί να τοποθετείται πιο κοντά στο σημείο έγχυσης εάν επαληθεύεται η πλήρης ανάμειξη μέσω της σύγκρισης της συγκέντρωσης του αερίου ιχνηθέτη με τη συγκέντρωση αναφοράς, όταν το αέριο ιχνηθέτης εγχέεται πριν από τον κινητήρα.

Ο ρυθμός ροής του αερίου ιχνηθέτη μπορεί να ρυθμίζεται ώστε η συγκέντρωση του αερίου ιχνηθέτη στις στροφές βραδυπορίας του κινητήρα μετά την ανάμειξη να είναι κατώτερη από την πλήρη κλίμακα του αναλύτη του αερίου ιχνηθέτη.

Η ροή των καυσαερίων υπολογίζεται ως εξής:

$$G_{EXHW} = \frac{G_T \times \rho_{EXH}}{60 \times (conc_{mix} - conc_a)}$$

όπου:

$G_{EXHW}$  = στιγμιαία ροή μάζας καυσαερίων, kg/s

$G_T$  = ροή αερίου ιχνηθέτη, cm<sup>3</sup>/min

$conc_{mix}$  = στιγμιαία συγκέντρωση του αερίου ιχνηθέτη μετά την ανάμειξη, ppm

$\rho_{EXH}$  = πυκνότητα του καυσαερίου, kg/m<sup>3</sup>

$conc_a$  = συγκέντρωση του εκ του περιβάλλοντος προερχόμενου αερίου ιχνηθέτη στον αέρα εισαγωγής (ppm)

Η συγκέντρωση του εκ του περιβάλλοντος προερχόμενου αερίου ιχνηθέτη ( $conc_a$ ) μπορεί προσδιοριστεί με τη λήψη του μέσου όρου της εκ του περιβάλλοντος προερχόμενης συγκέντρωσης αμέσως πριν από την εκτέλεση της δοκιμής και μετά την εκτέλεσή της.

Όταν η εκ του περιβάλλοντος προερχόμενη συγκέντρωση είναι μικρότερη από το 1 % της συγκέντρωσης του αερίου ιχνηθέτη μετά την ανάμειξη ( $conc_{mix}$ ) στη μέγιστη ροή καυσαερίων, η εκ του περιβάλλοντος προερχόμενη συγκέντρωση μπορεί να αγνοηθεί.

Το συνολικό σύστημα πρέπει να πληροί τις προδιαγραφές ορθότητας για τη ροή καυσαερίων και πρέπει να διακριβώνεται σύμφωνα με το προσάρτημα 2 τμήμα 1.11.2.

Μέθοδος μετρήσεως της ροής αέρα και του λόγου του αέρα προς καύσιμο

Σύμφωνα με τη μέθοδο αυτή, ο υπολογισμός της μάζας καυσαερίου γίνεται με βάση τη ροή του αέρα και το λόγο του αέρα προς καύσιμο. Ο υπολογισμός της στιγμιαίας ροής μάζας καυσαερίου γίνεται ως εξής:

$$\lambda = \frac{G_{EXHW} = G_{AIRW} \times \left( 1 + \frac{1}{A/F_{st} \times \lambda} \right) \left( 100 - \frac{conc_{CO} \times 10^{-4}}{2} - conc_{HC} \times 10^{-4} \right) + \left( 0,45 \times \frac{1 - \frac{2 \times conc_{CO} \times 10^{-4}}{3,5 \times conc_{CO_2}}}{1 + \frac{conc_{CO} \times 10^{-4}}{3,5 \times conc_{CO_2}}} \right) \times (conc_{CO_2} + conc_{CO} \times 10^{-4})}{6,9078 \times (conc_{CO_2} + conc_{CO} \times 10^{-4} + conc_{HC} \times 10^{-4})}$$

όπου:

$A/F_{st}$  = στοιχειομετρικός λόγος αέρα/καύσιμο, kg/kg

$\lambda$  = σχετικός λόγος αέρας προς καύσιμο

$conc_{CO_2}$  = συγκέντρωση CO<sub>2</sub> σε ξηρή βάση, %

$conc_{CO}$  = συγκέντρωση CO σε ξηρή βάση (ppm)

$conc_{HC}$  = συγκέντρωση HC (ppm)

Σημείωση: Ο υπολογισμός αφορά καύσιμο ντίζελ με λόγο H/C ίσο με 1,8.

Το ροόμετρο αέρα πρέπει να πληροί τις προδιαγραφές ορθότητας που αναφέρονται στον πίνακα 3, ο χρησιμοποιούμενος αναλύτης CO<sub>2</sub> πρέπει να πληροί τις προδιαγραφές που αναφέρονται στο τμήμα 2.3.1 και το συνολικό σύστημα πρέπει να πληροί τις προδιαγραφές ορθότητας για τη ροή καυσαερίων.

Προαιρετικά, για τη μέτρηση του λόγου περίσσειας αέρα, μπορεί να χρησιμοποιηθεί εξοπλισμός μετρήσεως του λόγου του αέρα προς το καύσιμο όπως ο αισθητήρας από διοξείδιο του ζιρκονίου σύμφωνα με τις προδιαγραφές του τμήματος 2.3.4.

#### 2.2.4. Ροή αραιωμένων καυσαερίων

Για τον υπολογισμό των εκπομπών στα αραιωμένα καυσαέρια, είναι απαραίτητο να είναι γνωστός ο ρυθμός ροής μάζας των αραιωμένων καυσαερίων. Η ολική ροή αραιωμένων καυσίμων στο σύνολο του κύκλου (kg/δοκιμή) υπολογίζεται από τις τιμές των μετρήσεων στο σύνολο του κύκλου και από τα αντίστοιχα δεδομένα διακριβώσεως της διάταξης μετρήσεως ροής ( $V_0$  για PDP,  $K_v$  για CFV,  $C_d$  για SSV) με οποιαδήποτε εκ των μεθόδων που περιγράφονται στο προσάρτημα 3 τμήμα 2.2.1. Εάν η ολική μάζα του δείγματος σωματιδίων και αερίων ρύπων υπερβαίνει το 0,5 % της ολικής ροής CVS, η ροή CVS διορθώνεται ή η ροή δείγματος σωματιδίων πρέπει να επαναφέρεται σε CVS πριν από τη διάταξη μετρήσεως της ροής.

### 2.3. Προσδιορισμός των αέριων συστατικών

#### 2.3.1. Γενικές προδιαγραφές αναλύτη

Οι αναλύτες πρέπει να είναι σχεδιασμένοι για περιοχή μετρήσεων κατάλληλη για την ορθότητα που απαιτείται για τη μέτρηση των συγκεντρώσεων των συστατικών των καυσαερίων (τμήμα 1.4.1.1). Συνιστάται η χρήση των αναλυτών να γίνεται κατά τρόπο ώστε η μετρούμενη συγκέντρωση να εμπίπτει μεταξύ του 15 και 100 % της πλήρους κλίμακας.

Εάν η τιμή της πλήρους κλίμακας είναι 155 ppm (ή ppm C) ή λιγότερο ή αν χρησιμοποιούνται συστήματα αναγνώσεως με επαρκή ορθότητα και αναλυτική ικανότητα σε περιοχές κάτω του 15 % της πλήρους κλίμακας, γίνονται αποδεκτές και συγκεντρώσεις κάτω του 15 % της πλήρους κλίμακας. Στην περίπτωση αυτή, πρέπει να γίνονται πρόσθετες διακριβώσεις για να διασφαλίζεται η ορθότητα των καμπυλών διακριβώσεως — παράρτημα III προσάρτημα 2, τμήμα 1.5.5.2.

Η ηλεκτρομαγνητική συμβατότητα (EMC) του εξοπλισμού πρέπει να είναι σε τέτοια επίπεδα ώστε να ελαχιστοποιείται η περίπτωση πρόσθετων σφαλμάτων.

#### 2.3.1.1. Σφάλμα μετρήσεως

Ο αναλύτης δεν πρέπει να αποκλίνει από το ονομαστικό τμήμα διακριβώσεως περισσότερο από το  $\pm 2\%$  της ένδειξης ή  $\pm 0,3\%$  της πλήρους κλίμακας, όποιο είναι μεγαλύτερο.

*Σημείωση:* Στο πρότυπο αυτό, η ορθότητα ορίζεται ως η απόκλιση της ένδειξης του αναλύτη από τις ονομαστικές τιμές διακριβώσεως με τη χρήση αερίου διακριβώσεως (= πραγματική τιμή).

#### 2.3.1.2. Επαναληψιμότητα

Η επαναληψιμότητα, οριζόμενη ως 2,5 φορές η τυπική απόκλιση δέκα επαναληπτικών αποκρίσεων σε ένα δεδομένο αέριο διακριβώσεως ή βαθμονόμησης, δεν πρέπει να είναι μεγαλύτερη από το  $\pm 1\%$  της συγκεντρώσεως πλήρους κλίμακας για κάθε χρησιμοποιούμενη άνω των 155 ppm (ή ppm C) περιοχή ή  $\pm 2\%$  κάθε περιοχής κάτω των 155 ppm (ή ppm C).

#### 2.3.1.3. Θόρυβος

Η από κορυφή σε κορυφή απόκριση του αναλύτη σε αέρια ρύθμισης του μηδενός και διακριβώσεως ή βαθμονόμησης σε περίοδο δέκα δευτερολέπτων δεν πρέπει να υπερβαίνει το 2 % της πλήρους κλίμακας σε κάθε χρησιμοποιούμενη περιοχή.

#### 2.3.1.4. Μετατόπιση μηδενός

Η μετατόπιση του μηδενός σε χρονικό διάστημα 1 ώρας πρέπει να είναι μικρότερη από το 2 % της πλήρους κλίμακας στη χαμηλότερη χρησιμοποιούμενη περιοχή. Ως μηδενική απόκριση ορίζεται η μέση απόκριση, συμπεριλαμβανομένου και του θορύβου, σε αέριο μηδενισμού για χρονικό διάστημα 30 δευτερολέπτων.

#### 2.3.1.5. Μετατόπιση εύρους κλίμακας

Η μετατόπιση του εύρους της κλίμακας για χρονικό διάστημα 1 ώρας πρέπει να είναι μικρότερη από 2 % της πλήρους κλίμακας στη χαμηλότερη χρησιμοποιούμενη περιοχή. Ως βαθμονόμηση (εύρος κλίμακας) ορίζεται η διαφορά μεταξύ της απόκρισης βαθμονόμησης και της μηδενικής αποκρίσεως. Ως απόκριση βαθμονόμησης ορίζεται η μέση απόκριση, συμπεριλαμβανομένου και του θορύβου, σε αέριο βαθμονόμησης για χρονικό διάστημα 30 δευτερολέπτων.

#### 2.3.1.6. Χρόνος ανόδου

Για την ανάλυση των πρωτογενών καυσαερίων, ο χρόνος ανόδου του αναλύτη που είναι εγκατεστημένος στο σύστημα μετρήσεως δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 2,5 s.

*Σημείωση:* Η καταλληλότητα του συνολικού συστήματος για δοκιμές υπό μεταβατικές συνθήκες δεν μπορεί να προσδιοριστεί σαφώς μόνο με την εκτίμηση του χρόνου απόκρισης του αναλύτη. Οι όγκοι και ιδιαίτερα οι νεκροί όγκοι σε ολόκληρο το σύστημα επηρεάζουν όχι μόνο το χρόνο μεταφοράς από τον καθετήρα στον αναλύτη, αλλά και το χρόνο ανόδου. Επίσης, οι χρόνοι μεταφοράς εντός ενός αναλύτη θα ορίζονταν ως χρόνος απόκρισης του αναλύτη, όπως ο μετατροπέας ή οι παγίδες νερού εντός ενός αναλύτη NO<sub>x</sub>. Ο προσδιορισμός του χρόνου απόκρισης του συνολικού συστήματος περιγράφεται στο προσάρτημα 2 τμήμα 1.11.1.

- 2.3.2. *Ξήρανση αερίων*
- Ισχύουν οι ίδιες προδιαγραφές με εκείνες για τον κύκλο δοκιμής NRSC (τμήμα 1.4.2), όπως περιγράφονται στη συνέχεια.
- Η προαιρετική διάταξη ξήρανσης αερίων πρέπει να έχει την ελάχιστη επίδραση στη συγκέντρωση των μετρούμενων αερίων. Οι χημικοί ξηραντές δεν συνιστούν αποδεκτή μέθοδο για την απομάκρυνση του νερού από το δείγμα.
- 2.3.3. *Αναλύτες*
- Ισχύουν οι ίδιες προδιαγραφές με εκείνες για τον κύκλο δοκιμής NRSC (τμήμα 1.4.3), όπως περιγράφονται στη συνέχεια.
- Η ανάλυση των προς μέτρηση αερίων πραγματοποιείται με τα ακόλουθα όργανα. Για μη γραμμικούς αναλύτες, επιτρέπεται η χρήση κυκλωμάτων γραμμικής μορφοποίησης.
- 2.3.3.1. *Ανάλυση μονοξειδίου άνθρακα (CO)*
- Ο αναλύτης του μονοξειδίου του άνθρακα πρέπει να είναι τύπου απορροφήσεως μη διασκεδαζόμενου υπερύθρου (NDIR).
- 2.3.3.2. *Ανάλυση διοξειδίου άνθρακα (CO<sub>2</sub>)*
- Ο αναλύτης του διοξειδίου του άνθρακα πρέπει να είναι τύπου απορροφήσεως μη διασκεδαζόμενου υπερύθρου (NDIR).
- 2.3.3.3. *Ανάλυση υδρογονανθράκων (HC)*
- Ο αναλύτης υδρογονανθράκων πρέπει να είναι θερμαινόμενος ανιχνευτής ιονισμού φλόγας (HFID) με θερμαινόμενο ανιχνευτή, βαλβίδες, σωληνώσεις κ.λπ., για να διατηρείται η θερμοκρασία του αερίου στους 463 K (190 °C) ± 10 K.
- 2.3.3.4. *Ανάλυση οξειδίων του αζώτου (NO<sub>x</sub>)*
- Ο αναλύτης των οξειδίων του αζώτου πρέπει να είναι ανιχνευτής χημειοφωτοβολίας (CLD) ή θερμαινόμενος ανιχνευτής χημειοφωτοβολίας (HCLD) με μετατροπέα NO<sub>2</sub>/NO, εφόσον η μέτρηση γίνεται σε ξηρή βάση. Εάν η μέτρηση γίνεται σε υγρή βάση, πρέπει να χρησιμοποιείται HCLD με μετατροπέα διατηρούμενο άνω των 328 K (55 °C), υπό την προϋπόθεση της ικανοποίησης του ελέγχου οβέσεως ύδατος (παράρτημα III προσάρτημα 2, τμήμα 1.9.2.2).
- Και στις δύο περιπτώσεις, CLD και HCLD, η διαδρομή δειγματοληψίας πρέπει να διατηρείται με θερμοκρασία τοιχωμάτων 328 K έως 473 K (55 έως 200 °C) μέχρι τον μετατροπέα για ξηρή μέτρηση και μέχρι τον αναλύτη για υγρή μέτρηση.
- 2.3.4. *Μέτρηση του λόγου του αέρα προς το καύσιμο*
- Ο εξοπλισμός μετρήσεως του λόγου του αέρα προς το καύσιμο που χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό της ροής των καυσαερίων, όπως ορίζεται στο τμήμα 2.2.3, πρέπει να είναι αισθητήρας λόγου αέρα προς καύσιμο ευρέος φάσματος ή αισθητήρας λάμδα τύπου διοξειδίου του ζirkονίου.
- Ο αισθητήρας τοποθετείται απευθείας στο σωλήνα εξατμίσεως όπου η θερμοκρασία του καυσαερίου είναι αρκετά υψηλή έτσι ώστε να εξουδετερώνεται η συμπύκνωση νερού.
- Η ορθότητα του αισθητήρα με ενσωματωμένο ηλεκτρονικό εξοπλισμό πρέπει να βρίσκεται εντός του πεδίου:
- ± 3 % της ένδειξης  $\lambda < 2$
- ± 5 % της ένδειξης  $2 \leq \lambda < 5$
- ± 10 % της ένδειξης  $5 \leq \lambda$
- Για τη τήρηση της ορθότητας που ορίζεται ανωτέρω, ο αισθητήρας διακριβώνεται όπως ορίζεται από τον κατασκευαστή του οργάνου.

## 2.3.5. Δειγματοληψία για αέριες εκπομπές

## 2.3.5.1. Ροή πρωτογενών καυσαερίων

Για τον υπολογισμό των εκπομπών στα πρωτογενή καυσαέρια ισχύουν οι ίδιες προδιαγραφές με εκείνες για τον κύκλο δοκιμής NRSC (τμήμα 1.4.4), όπως περιγράφεται στη συνέχεια.

Οι καθετήρες δειγματοληψίας για εκπομπές αερίων πρέπει να προσαρμόζονται σε απόσταση τουλάχιστον 0,5 m ή τρεις φορές τη διάμετρο του σωλήνα της εξαμίσεως —όποιο είναι μεγαλύτερο— πιο πάνω από την έξοδο του συστήματος απαγωγής των καυσαερίων όσο αυτό είναι δυνατόν και αρκετά κοντά στον κινητήρα ώστε να διασφαλίζεται θερμοκρασία καυσαερίων τουλάχιστον 343 K (70 °C) στον καθετήρα.

Στην περίπτωση πολυκύλινδρου κινητήρα με διακλαδωμένη πολλαπλή καυσαερίων, το άκρο της εισόδου του καθετήρα πρέπει να τοποθετείται αρκετά προς τα κάτω ώστε να εξασφαλίζεται ότι το δείγμα είναι αντιπροσωπευτικό των μέσων τιμών εκπομπών από όλους τους κυλίνδρους. Σε πολυκύλινδρους κινητήρες με διακριτές ομάδες πολλαπλών, όπως στην περίπτωση των κινητήρων διατάξεως V, μπορεί να λαμβάνεται ξεχωριστό δείγμα από κάθε ομάδα και να υπολογίζεται μία μέση τιμή εκπομπής. Μπορούν να χρησιμοποιούνται και άλλες μέθοδοι εφόσον έχουν αποδειχθεί ότι συσχετίζονται με τις μεθόδους αυτές. Για τον υπολογισμό των εκπομπών, πρέπει να χρησιμοποιείται η ολική ροή της μάζας των καυσαερίων του κινητήρα.

Εάν η σύσταση των καυσαερίων επηρεάζεται από οποιοδήποτε σύστημα μετεπεξεργασίας, το δείγμα των καυσαερίων πρέπει να λαμβάνεται πριν από τη διάταξη αυτή κατά τις δοκιμές της φάσης I και μετά τη διάταξη κατά τις δοκιμές της φάσης II.

## 2.3.5.2. Ροή αραιωμένων καυσαερίων

Εάν χρησιμοποιείται σύστημα αραιώσεως πλήρους ροής, ισχύουν οι ακόλουθες προδιαγραφές.

Ο σωλήνας της εξαμίσεως που βρίσκεται μεταξύ του κινητήρα και του συστήματος αραιώσεως πλήρους ροής πρέπει να είναι σύμφωνος με τις απαιτήσεις του παραρτήματος VI.

Ο (οι) καθετήρας(ες) δειγματοληψίας αέριων εκπομπών τοποθετείται(ούνται) στη σήραγγα αραιώσεως σε σημείο όπου ο αέρας αραιώσεως και το καυσαέριο αναμειγνύονται καλά και πολύ κοντά στον καθετήρα δειγματοληψίας σωματιδίων.

Η δειγματοληψία μπορεί γενικά να γίνεται με δύο τρόπους:

- λαμβάνονται δείγματα των ρύπων σε όλη τη διάρκεια του κύκλου, συλλέγονται σε σάκο δειγματοληψίας και μετρώνται μετά την ολοκλήρωση της δοκιμής,
- λαμβάνονται συνεχώς δείγματα των ρύπων και εξάγεται το ολοκλήρωμα για το σύνολο του κύκλου· η μέθοδος αυτή είναι υποχρεωτική για το HC και τα NO<sub>x</sub>.

Λαμβάνονται δείγματα των εκ των περιβάλλοντος προερχόμενων συγκεντρώσεων πριν από τη σήραγγα αραιώσεως σε σάκο δειγματοληψίας και οι συγκεντρώσεις αυτές αφαιρούνται από τη συγκέντρωση των εκπομπών σύμφωνα με το προσάρτημα 3, τμήμα 2.2.3.

## 2.4. Προσδιορισμός των σωματιδίων

Για τον προσδιορισμό των σωματιδίων απαιτείται σύστημα αραιώσεως. Η αραιώση μπορεί να γίνεται ή με σύστημα αραιώσεως μερικής ροής ή με σύστημα αραιώσεως πλήρους ροής. Η ικανότητα ροής του συστήματος αραιώσεως πρέπει να είναι αρκετά μεγάλη ώστε να εξαλείφεται κάθε τυχόν συμπύκνωση νερού στα συστήματα αραιώσεως και δειγματοληψίας και να διατηρείται η θερμοκρασία των αραιωμένων καυσαερίων μεταξύ 315 K (42 °C) και 325 K (52 °C) αμέσως πριν (σε αντίθεση προς την ροή διεύθυνση) από τους υποδοχείς των φίλτρων. Εάν η υγρασία του αέρα είναι υψηλή, επιτρέπεται η αφύγρανση του αέρα αραιώσεως πριν εισέλθει στο σύστημα αραιώσεως. Εάν η θερμοκρασία του περιβάλλοντος είναι κάτω από τους 293 K (20 °C), συνιστάται η προθέρμανση του αέρα αραιώσεως πάνω από το θερμοκρασιακό όριο των 303 K (30 °C). Εντούτοις, η θερμοκρασία του αραιωμένου αέρα δεν πρέπει να υπερβαίνει τους 325 K (52 °C) πριν από την εισαγωγή των καυσαερίων στη σήραγγα αραιώσεως.

Ο καθετήρας δειγματοληψίας σωματιδίων πρέπει να προσαρμόζεται πολύ κοντά στον καθετήρα δειγματοληψίας αέριων εκπομπών, όπως ορίζεται στο τμήμα 2.3.5.

Για να προσδιοριστεί η μάζα των σωματιδίων, απαιτείται σύστημα δειγματοληψίας σωματιδίων, φίλτρα δειγματοληψίας σωματιδίων, ζυγός ακρίβειας μικρογραμμαρίου και θάλαμος ζυγίσεως ελεγχόμενης θερμοκρασίας και υγρασίας.



## Προδιαγραφές συστήματος αραίωσης μερική ροής

Το σύστημα αραίωσης μερικής ροής πρέπει να σχεδιάζεται έτσι ώστε να διαχωρίζει το ρεύμα των καυσαερίων σε δύο μέρη, από τα οποία το μικρότερο να αραιώνεται με αέρα και στη συνέχεια να χρησιμοποιείται για τη μέτρηση των σωματιδίων. Αποτελεί λοιπόν βασικό παράγοντα η σχέση αραίωσης να προσδιορίζεται επακριβέστερα. Μπορούν να εφαρμοστούν διάφορες μέθοδοι διαχωρισμού, ο τύπος όμως του χρησιμοποιούμενου διαχωρισμού υπαγορεύει σε σημαντικό βαθμό το είδος του εξοπλισμού δειγματοληψίας και τις διαδικασίες που θα χρησιμοποιηθούν (παράρτημα VI τμήμα 1.2.1.1).

Για τον έλεγχο ενός συστήματος αραίωσης μερικής ροής, απαιτείται ένα ταχεία απόκριση του συστήματος. Ο χρόνος μετατροπής για το σύστημα καθορίζεται από τη διαδικασία που περιγράφεται στο προσάρτημα 2 τμήμα 1.11.1.

Εάν ο συνδυασμένος χρόνος μετατροπής της μετρήσεως της ροής καυσαερίων (βλέπε προηγούμενο σημείο) και του συστήματος μερικής ροής είναι μικρότερος από 0,3 s, μπορεί να χρησιμοποιηθεί έλεγχος σε άμεση επικοινωνία. Εάν ο χρόνος υπερβαίνει τα 0,3 s, πρέπει να χρησιμοποιηθεί έλεγχος πρόβλεψης βάσει μιας προεγγεγραμμένης εκτέλεσης δοκιμής. Στην περίπτωση αυτή, ο χρόνος ανόδου πρέπει είναι  $\leq 1$  s και ο χρόνος καθυστέρησης του συνδυασμού  $\leq 10$  s.

Ο χρόνος απόκρισης του συνολικού συστήματος σχεδιάζεται προκειμένου να διασφαλιστεί ένα αντιπροσωπευτικό δείγμα των σωματιδίων,  $G_{SE}$ , αναλογικό προς τη ροή των καυσαερίων. Για τον προσδιορισμό της αναλογικότητας, πρέπει να διενεργείται ανάλυση παλινδρόμησης της  $G_{SE}$  έναντι της  $G_{EXHW}$  με ελάχιστο ρυθμό απόκτησης δεδομένων 5 Hz και να τηρούνται τα ακόλουθα κριτήρια:

- Ο συντελεστής συσχετισμού  $r$  της γραμμικής παλινδρόμησης μεταξύ  $G_{SE}$  και  $G_{EXHW}$  δεν είναι μικρότερος από 0,95.
- Το τυπικό σφάλμα της εκτίμησης της  $G_{SE}$  στην  $G_{EXHW}$  δεν υπερβαίνει το 5 % της  $G_{SE}$  κατά μέγιστο.
- Το σημείο τομής της  $G_{SE}$  με την καμπύλη παλινδρόμησης δεν υπερβαίνει το  $\pm 2$  % της μέγιστης  $G_{SE}$ .

Προαιρετικά, μπορεί να εκτελεστεί μια προκαταρκτική δοκιμή και να χρησιμοποιηθεί το σήμα της ροής μάζας καυσαερίων της προκαταρκτικής δοκιμής για τον έλεγχο της ροής του δείγματος στο σύστημα των σωματιδίων ("έλεγχος πρόβλεψης"). Αυτή η διαδικασία απαιτείται εάν ο χρόνος μετατροπής του συστήματος σωματιδίων,  $t_{50,P}$ , ή/και ο χρόνος μετατροπής του σήματος της ροής μάζας των καυσαερίων,  $t_{50,F}$ , είναι  $> 0,3$  s. Αποκτάται έτσι ορθός έλεγχος του συστήματος μερικής αραίωσης, εάν το ίχνος χρόνου του  $G_{EXHW,pte}$  της προκαταρκτικής δοκιμής, που ελέγχει το  $G_{SE}$ , μετατεθεί κατά ένα χρόνο "πρόβλεψης"  $t_{50,P} + t_{50,F}$ .

Για την κατάρτιση ενός συσχετισμού μεταξύ της  $G_{SE}$  και της  $G_{EXHW}$  χρησιμοποιούνται τα δεδομένα που λαμβάνονται κατά τη διάρκεια της πραγματικής δοκιμής, με τη  $G_{EXHW}$  χρονικά ευθυγραμμισμένη κατά  $t_{50,F}$  σε σχέση με τη  $G_{SE}$  (ο  $t_{50,P}$  δεν συμβάλλει στη ευθυγράμμιση του χρόνου). Με άλλα λόγια, η μετατροπή χρόνου μεταξύ της  $G_{EXHW}$  και της  $G_{SE}$  είναι η διαφορά των χρόνων μετατροπής τους που προσδιορίστηκαν στο προσάρτημα 2 τμήμα 2.6.

Για τα συστήματα αραίωσης μερικής ροής, έχει ιδιαίτερη σημασία η ορθότητα της ροής δείγματος  $G_{SE}$ , εάν δεν μετράται άμεσα, αλλά προσδιορίζεται με μετρήσεως διαφορικής ροής:

$$G_{SE} = G_{TOTW} - G_{DILW}$$

Σε αυτήν την περίπτωση, ορθότητα της τάξεως του  $\pm 2$  % για τα μεγέθη  $G_{TOTW}$  και  $G_{DILW}$  δεν αρκεί για να εξασφαλιστεί αποδεκτές ορθότητες του  $G_{SE}$ . Εάν η ροή του αερίου προσδιορίζεται με μέτρηση διαφορικής ροής, το μέγιστο σφάλμα της διαφοράς πρέπει να είναι τέτοιο ώστε η ορθότητα της  $G_{SE}$  να είναι  $\pm 5$  % όταν ο λόγος της αραίωσης είναι κάτω του 15. Μπορεί να υπολογιστεί λαμβάνοντας τη μέση τετραγωνική ρίζα των σφαλμάτων κάθε οργάνου.

Αποδεκτοί βαθμοί ορθότητας της  $G_{SE}$  μπορούν να αποκτηθούν με οποιαδήποτε από τις ακόλουθες μεθόδους:

- a) Οι απόλυτοι βαθμοί ορθότητας της  $G_{TOTW}$  και της  $G_{DILW}$  είναι  $\pm 0,2$  %, γεγονός που εξασφαλίζει ορθότητα  $\leq 5$  % για τη  $G_{SE}$  με λόγο αραίωσης 15. Ωστόσο, προκύπτουν μεγαλύτερα σφάλματα με υψηλότερους λόγους αραίωσης.
- β) Η διακρίβωση της  $G_{DILW}$  σε σχέση με τη  $G_{TOTW}$  εκτελείται με τρόπο ώστε να αποκτώνται οι ίδιοι βαθμοί ορθότητας για τη  $G_{SE}$  με το α). Για λεπτομέρειες σχετικά με αυτού του είδους τη διακρίβωση, βλέπε προσάρτημα 2 τμήμα 2.6.
- γ) Η ορθότητα της  $G_{SE}$  προσδιορίζεται άμεσα από την ορθότητα του λόγου αραίωσης όπως ορίζεται από αέριο ιχνηθέτη, π.χ.  $CO_2$ . Και στη περίπτωση αυτή, απαιτούνται βαθμοί ορθότητας για τη  $G_{SE}$  ισοδύναμοι με αυτούς της μεθόδου α).
- δ) Η απόλυτη ορθότητα του  $G_{TOTW}$  και του  $G_{DILW}$  είναι εντός του πεδίου  $\pm 2$  % της πλήρους κλίμακας, το μέγιστο σφάλμα της διαφοράς μεταξύ του  $G_{TOTW}$  και  $G_{DILW}$  είναι εντός του πεδίου 0,2 %, και το σφάλμα γραμμικότητας είναι εντός ενός πεδίου  $\pm 0,2$  % της μέγιστης  $G_{TOTW}$  που παρατηρείται κατά τη δοκιμή.

## 2.4.1. Φίλτρα δειγματολημίας σωματιδίων

## 2.4.1.1. Προδιαγραφές φίλτρων

Για τις δοκιμές πιστοποίησης απαιτούνται φίλτρα υαλοϊνών επιστρωμένα με φθοράνθρακες ή φίλτρα μεμβρανών που έχουν ως βάση φθοράνθρακες. Για ειδικές εφαρμογές μπορούν να χρησιμοποιηθούν διαφορετικά υλικά φίλτρου. Όλοι οι τύποι φίλτρων πρέπει να έχουν τουλάχιστον 95 % ικανότητα συλλογής 0,3 μm DOP (φθαλικού διοκτυλεστέρα) με ταχύτητα μετώπου αερίου μεταξύ 35 και 100 cm/s. Όταν διενεργούνται δοκιμές συσχετισμού μεταξύ εργαστηρίων ή μεταξύ κατασκευαστή και εγκρίνουσας αρχής, τα χρησιμοποιούμενα φίλτρα πρέπει να είναι ταυτόσημης ποιότητας.

## 2.4.1.2. Μέγεθος φίλτρου

Τα φίλτρα σωματιδίων πρέπει να έχουν ελάχιστη διάμετρο 47 mm (37 mm διάμετρος ενεργού περιοχής). Είναι αποδεκτά και φίλτρα μεγαλύτερης διαμέτρου (τμήμα 2.4.1.5).

## 2.4.1.3. Κύρια και εφεδρικά φίλτρα

Τα αραιωμένα καυσαέρια δειγματοζώνονται με ζεύγος φίλτρων τοποθετημένων εν σειρά (ένα κύριο και ένα εφεδρικό φίλτρο) κατά τη διάρκεια της δοκιμής. Το εφεδρικό φίλτρο δεν πρέπει να είναι σε απόσταση μεγαλύτερη των 100 mm από το κύριο φίλτρο προς την κατεύθυνση της ροής, και να μην έρχεται σε επαφή με αυτό. Τα φίλτρα μπορούν να ζυγίζονται ξεχωριστά ή ως ζεύγος τοποθετημένα πλευρά με πλευρά ενεργού περιοχής.

## 2.4.1.4. Μετωπική ταχύτητα στο φίλτρο

Πρέπει να επιτυγχάνεται μετωπική ταχύτητα αερίου διαμέσου του φίλτρου της τάξεως των 35 έως 100 cm/s. Η αύξηση της πτώσης της πίεσεως μεταξύ της αρχής και του τέλους της δοκιμής αυτής δεν θα πρέπει να είναι μεγαλύτερη από 25 kPa.

## 2.4.1.5. Φόρτιση φίλτρου

Η συνιστώμενη ελάχιστη φόρτιση φίλτρου για τα πλέον διαδεδομένα μεγέθη φίλτρου παρουσιάζεται στον ακόλουθο πίνακα. Για μεγαλύτερα μεγέθη φίλτρου, η ελάχιστη φόρτιση φίλτρου πρέπει να είναι 0,065 mg/1 000 mm<sup>2</sup> της επιφάνειας του φίλτρου.

Διάμετρος φίλτρου (mm)	Συνιστώμενη διάμετρος ενεργού περιοχής (mm)	Συνιστώμενη ελάχιστη φόρτιση (mg)
47	37	0,11
70	60	0,25
90	80	0,41
110	100	0,62

## 2.4.2. Θάλαμος ζυγίσεως και προδιαγραφές αναλυτικού ζυγού

## 2.4.2.1. Συνθήκες θαλάμου ζυγίσεως

Η θερμοκρασία του θαλάμου (ή χώρου) στον οποίο εγκλιματίζονται (σταθεροποιούνται) και ζυγίζονται τα φίλτρα σωματιδίων διατηρείται στους 295 K (22 °C) ± 3 K καθ' όλη τη διάρκεια του εγκλιματισμού και ζυγίσεως των φίλτρων. Η υγρασία διατηρείται σε σημείο δρόσου 282,5 K (9,5 °C) ± 3 K και η σχετική υγρασία σε 45 K ± 8 %.

## 2.4.2.2. Ζύγιση φίλτρου αναφοράς

Το περιβάλλον του θαλάμου (ή του χώρου) πρέπει να είναι απηλλαγμένο οιονδήποτε ρυπαντών (όπως π.χ. σκόνη) που θα μπορούσαν να κατακαθίσουν στα φίλτρα κατά τη σταθεροποίησή τους. Τυχόν διαταραχές των προδιαγραφών του χώρου ζύγισης, όπως εκτίθενται στο τμήμα 2.4.2.1 επιτρέπονται εφόσον η διάρκειά τους δεν υπερβαίνει τα 30 λεπτά. Οι προδιαγεγραμμένες συνθήκες του χώρου ζυγίσεως θα πρέπει να υφίστανται ήδη πριν από την είσοδο του προσωπικού στο χώρο ζυγίσεως. Μέσα σε τέσσερις ώρες, κατά προτίμηση όμως την ίδια χρονική περίοδο με τη ζύγιση των φίλτρων (ζεύγους) δειγματοληψίας, πρέπει να ζυγίζονται τουλάχιστον δύο αχρησιμοποίητα φίλτρα αναφοράς ή ζεύγη φίλτρων αναφοράς. Πρέπει να έχουν το ίδιο μέγεθος και να είναι από το ίδιο υλικό με τα φίλτρα δειγματοληψίας.

Εάν το μέσο βάρος των φίλτρων αναφοράς (ζευγών φίλτρων αναφοράς) μεταβληθεί μεταξύ της ζύγισης των φίλτρων δειγματοληψίας περισσότερο από 10 µg, τότε όλα τα φίλτρα δειγματοληψίας πρέπει να απορρίπτονται και η δοκιμή εκπομπών να επαναλαμβάνεται.

Εάν δεν πληρούνται τα κριτήρια σταθερότητας του χώρου ζυγίσεως που αναφέρονται στο τμήμα 2.4.2.1, η ζύγιση όμως του φίλτρου (ζεύγους) αναφοράς πληροί τα ανωτέρω κριτήρια, ο κατασκευαστής του κινητήρα έχει την επιλογή να αποδεχθεί τα βάρη των φίλτρων δειγματοληψίας ή να ακυρώσει τις δοκιμές, προσαρμόζοντας το σύστημα ελέγχου του χώρου ζυγίσεως και επαναλαμβάνοντας τη δοκιμή.

#### 2.4.2.3. Αναλυτικός ζυγός

Ο αναλυτικός ζυγός που χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό των βαρών όλων των φίλτρων πρέπει να έχει ακρίβεια (τυπική απόκλιση) 2 µg και αναλυτική ικανότητα 1 µg (1 ψηφίο = 1 µg).

#### 2.4.2.4. Εξάλειψη συνεπειών στατικού ηλεκτρισμού

Για την εξάλειψη των συνεπειών του στατικού ηλεκτρισμού, τα φίλτρα πριν από τη ζύγιση καθίστανται ουδέτερα π.χ. με εξουδετερωτή πολωνίου ή με διάταξη παρόμοιας δράσης.

#### 2.4.3. Πρόσθετες προδιαγραφές για τη μέτρηση σωματιδίων

Όλα τα μέρη του συστήματος αραίωσης και του συστήματος δειγματοληψίας από τον σωλήνα της εξατμίσεως μέχρι τον υποδοχέα των φίλτρων, που ευρίσκονται σε επαφή με πρωτογενή και αραιωμένα καυσαέρια, πρέπει να είναι κατασκευασμένα με τρόπο ώστε να ελαχιστοποιείται η απόθεση ή αλλοίωση των σωματιδίων. Όλα τα μέρη πρέπει να είναι κατασκευασμένα από ηλεκτρικώς αγώγιμα υλικά που να μην αντιδρούν με τα συστατικά των καυσαερίων και να είναι γειωμένα για την παρεμπόδιση τυχόν ηλεκτροστατικών επιδράσεων».

### 6. Το προσάρτημα 2 τροποποιείται ως εξής:

#### α) Ο τίτλος τροποποιείται ως εξής:

«Προσάρτημα 2

#### **ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΙΑΚΡΙΒΩΣΗΣ [NRSC, NRTC (\*)]**

(\*) Μολονότι ελέγχεται η οξειδωτική σταθερότητα, είναι πιθανόν η διάρκεια ζωής να είναι περιορισμένη. Θα πρέπει να ζητούνται από τον προμηθευτή οδηγίες για τους όρους αποθήκευσης και διάρκειας ζωής.»

#### β) Το τμήμα 1.2.2. τροποποιείται ως εξής:

Μετά το υπάρχον κείμενο, προστίθενται τα εξής:

«Η ορθότητα αυτή σημαίνει ότι τα πρωτογενή αέρια που χρησιμοποιούνται για τη μείξη πρέπει να είναι γνωστά με ορθότητα τουλάχιστον  $\pm 1\%$ , βάσει εθνικών ή διεθνών προτύπων αερίων. Η επαλήθευση πρέπει να γίνεται στην περιοχή μεταξύ 15 και 50 % της πλήρους κλίμακας για κάθε διακρίβωση στην οποία χρησιμοποιείται διάταξη μείξεως. Σε περίπτωση αποτυχίας της πρώτης επαλήθευσης, μπορεί να πραγματοποιηθεί και πρόσθετη επαλήθευση με τη χρήση ενός άλλου αερίου διακρίβωσης.

Προαιρετικά, η διάταξη μείξεως μπορεί να ελεγχθεί και με κάποιο όργανο, από τη φύση του γραμμικό, π.χ. χρησιμοποιώντας αέριο NO με έναν CLD. Η τιμή βαθμονόμησης του οργάνου πρέπει να ρυθμίζεται με το αέριο βαθμονόμησης απευθείας συνδεδεμένο με το όργανο. Η διάταξη μείξεως πρέπει να ελέγχεται στις χρησιμοποιούμενες ρυθμίσεις και η ονομαστική τιμή πρέπει να συγκρίνεται με τη μετρούμενη από το όργανο συγκέντρωση. Η διαφορά αυτή πρέπει να είναι σε κάθε σημείο στο  $\pm 1\%$  της ονομαστικής τιμής.

Μπορεί να χρησιμοποιούνται και άλλες μέθοδοι βασισμένες στους κανόνες της ορθής τεχνικής πρακτικής και με την πρωτότερη συμφωνία των εμπλεκόμενων μερών.

**Σημείωση:** Για τη χάραξη της ακριβούς καμπύλης διακρίβωσης του αναλύτη συνιστάται η χρήση ενός διαχωριστή αερίων ακριβείας, ορθότητας  $\pm 1\%$ . Ο διαχωριστής αερίων πρέπει να διακρίβώνεται από τον κατασκευαστή του οργάνου.»

#### γ) Το τμήμα 1.5.5.1. τροποποιείται ως εξής:

##### i) η πρώτη πρόταση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Η καμπύλη διακρίβωσης της συσκευής χαράσσεται βάσει ΕΞΙ τουλάχιστον σημείων διακρίβωσης (εξαιρουμένου του μηδενός) με όσο το δυνατόν πιο ομοιόμορφες μεταξύ τους αποστάσεις.»

##### ii) η τρίτη περίπτωση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Η καμπύλη διακρίβωσης δεν πρέπει να διαφέρει περισσότερο από + 2 % από την ονομαστική τιμή κάθε σημείου διακρίβωσης και περισσότερο από + 3 % της πλήρους κλίμακας στο μηδέν.»

δ) Στο τμήμα 1.5.5.2, η τελευταία περίπτωση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Η καμπύλη διακριβώσεως δεν πρέπει να διαφέρει περισσότερο από + 4 % από την ονομαστική τιμή κάθε σημείου διακριβώσεως και περισσότερο από + 3 % της πλήρους κλίμακας στο μηδέν.».

ε) Το κείμενο του τμήματος 1.8.3 αντικαθίσταται από το εξής:

«Ο έλεγχος παρεμβολής οξυγόνου πρέπει να γίνεται όταν θέτουμε μια συσκευή ανάλυσεως για πρώτη φορά σε λειτουργία, καθώς και ύστερα από μεγάλα διαστήματα χρήσεως.

Πρέπει να επιλέγεται κλίμακα στην οποία τα αέρια ελέγχου παρεμβολής οξυγόνου να εμπίπτουν στην άνω του 50 % περιοχή. Η δοκιμή πρέπει να διεξάγεται με τη θερμοκρασία του κλιβάνου ρυθμισμένη καταλλήλως.

#### 1.8.3.1. Αέρια ελέγχου παρεμβολής οξυγόνου

Τα αέρια ελέγχου παρεμβολής οξυγόνου πρέπει να περιέχουν προπάνιο σε αναλογία 350 ppmC  $\pm$  75 ppmC υδρογονάνθρακες. Η τιμή συγκεντρώσεως πρέπει να προσδιορίζεται ως προς ανοχές αερίου βαθμονόμησης με χρωματογραφική ανάλυση του συνόλου των υδρογονανθράκων συν τις προσμίξεις ή με δυναμική ανάμειξη. Το προεξάρχον αραιωτικό πρέπει να είναι άζωτο με το υπόλοιπο οξυγόνο. Τα μείγματα που απαιτούνται για τη δοκιμή κινητήρων ντίζελ είναι:

Συγκέντρωση O <sub>2</sub>	Υπόλοιπο
21 (20 έως 22)	άζωτο
10 (9 έως 11)	άζωτο
5 (4 έως 6)	άζωτο

#### 1.8.3.2. Διαδικασία

- Ο αναλύτης μηδενίζεται.
  - Ο αναλύτης βαθμονομείται με τη χρήση του μείγματος περιεκτικότητας σε οξυγόνο 21 %.
  - Επανελέγχεται η μηδενική απόκριση. Εάν έχει μεταβληθεί σε ποσοστό άνω του 0,5 % της πλήρους κλίμακας, επαναλαμβάνεται η διαδικασία των τμημάτων α) και β).
  - Εισάγονται τα αέρια ελέγχου παρεμβολής οξυγόνου 5 και 10 %.
  - Επανελέγχεται η μηδενική απόκριση. Εάν έχει μεταβληθεί σε ποσοστό άνω του  $\pm$  1 % της πλήρους κλίμακας, η δοκιμή επαναλαμβάνεται.
- στ) Η παρεμβολή οξυγόνου (% O<sub>2</sub>I) υπολογίζεται για κάθε μείγμα στο στάδιο δ) ως εξής:

$$O_2I = \frac{(B-C)}{B} \times 100$$

A = συγκέντρωση υδρογονανθράκων (ppmC) του αερίου βαθμονόμησης που χρησιμοποιείται στο στοιχείο β) του παρόντος τμήματος.

B = συγκέντρωση υδρογονανθράκων (ppmC) των αερίων ελέγχου παρεμβολής οξυγόνου που χρησιμοποιούνται στο στοιχείο δ) του παρόντος τμήματος.

C = απόκριση αναλύτη

$$(\text{ppmC}) = \frac{A}{D}$$

D = % της πλήρους κλίμακας απόκρισης του αναλύτη που οφείλεται στο A

- Η % παρεμβολή οξυγόνου (% O<sub>2</sub>I) πρέπει να είναι μικρότερη του  $\pm$  3 % για όλα τα απαιτούμενα αέρια ελέγχου παρεμβολής οξυγόνου πριν από τη δοκιμή.
- Εάν η παρεμβολή οξυγόνου είναι μεγαλύτερη από  $\pm$  3,0 % , η ροή του αέρα πρέπει να ρυθμίζεται κλιμακωτά άνω και κάτω των προδιαγραφών του κατασκευαστή, επαναλαμβάνοντας τη διαδικασία του τμήματος 1.8.1 για κάθε ροή.
- Εάν η παρεμβολή οξυγόνου είναι μεγαλύτερη από  $\pm$  3,0 % μετά τη ρύθμιση της ροής του αέρα, η ροή του καυσίμου και, στη συνέχεια, η ροή του δείγματος πρέπει να αυξομειώνονται, επαναλαμβάνοντας τη διαδικασία του τμήματος 1.8.1 για κάθε νέα ρύθμιση.

- ι) Εάν η παρεμβολή οξυγόνου παραμένει μεγαλύτερη του  $\pm 3,0\%$ , τότε πριν από τη δοκιμή, πρέπει ο αναλύτης, το καύσιμο FID ή ο αέρας καύσεως να διορθωθούν ή να αντικατασταθούν. Στη συνέχεια, πρέπει να επαναληφθεί η διαδικασία του παρόντος με τον επισκευασθέντα ή αντικατασταθέντα εξοπλισμό ή αέρια.».

στ) Το νυν τμήμα 1.9.2.2 τροποποιείται ως εξής:

- i) το πρώτο εδάφιο αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«Ο έλεγχος αυτός εφαρμόζεται μόνο για μετρήσεις συγκεντρώσεων ενυδρών αερίων. Στον υπολογισμό της απόσβεσης νερού πρέπει να λαμβάνεται υπόψη τυχόν αραίωση του αερίου βαθμονόμησης NO με υδρατμούς και κλιμάκωση της συγκέντρωσης υδρατμών του μείγματος σε σχέση με την αναμενόμενη κατά τη δοκιμή. Αέριο βαθμονόμησης NO με συγκέντρωση 80 έως 100 % της πλήρους κλίμακας στην κανονική περιοχή εργασίας διοχετεύεται διαμέσου του (H) CLD και η τιμή του NO καταγράφεται ως D. Το NO διοχετεύεται διαμέσου νερού σε θερμοκρασία δωματίου και εν συνεχεία διαμέσου του (H) CLD η δε τιμή του NO καταγράφεται ως C. Προσδιορίζεται και καταγράφεται ως F η θερμοκρασία του νερού. Προσδιορίζεται και καταγράφεται ως G η τάση κορεσμένων ατμών του μείγματος που αντιστοιχεί στη θερμοκρασία F του νερού. Η συγκέντρωση των υδρατμών (σε %) του μείγματος υπολογίζεται ως εξής:».

- ii) το τρίτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«και καταγράφεται ως De. Για καυσαέρια πετρελαιοκινητήρων, η αναμενόμενη κατά τη δοκιμή μέγιστη συγκέντρωση υδρατμών των καυσαερίων (σε %) εκτιμάται, υποθέτοντας ότι ο λόγος ατόμων H/C στο καύσιμο είναι 1,8 προς 1, από τη μέγιστη συγκέντρωση CO<sub>2</sub> στο καυσαέριο ή από τη συγκέντρωση του μη αραιωμένου αερίου βαθμολόγησης CO<sub>2</sub> (A, όπως μετρείται στο τμήμα 1.9.2.1), ως εξής:».

ζ) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο τμήμα:

«1.11. Πρόσθετες απαιτήσεις διακριβώσεως για μετρήσεις πρωτογενών καυσαερίων στη δοκιμή NRTC

1.11.1. Έλεγχος του χρόνου απόκρισης του αναλυτικού συστήματος

Οι ρυθμίσεις του συστήματος για την εκτίμηση του χρόνου απόκρισης πρέπει να είναι οι ίδιες ακριβώς με τις ρυθμίσεις που είχαν γίνει κατά τη διάρκεια της μετρήσεως κατά την εκτέλεση της δοκιμής (δηλαδή οι ρυθμίσεις πίεσης, ρυθμών ροής, φίλτρων στους αναλύτες, καθώς και όλες οι άλλες παράμετροι που επηρεάζουν το χρόνο απόκρισης). Ο υπολογισμός του χρόνου απόκρισης πρέπει να γίνεται με απευθείας διακοπή του αερίου στην είσοδο του καθετήρα δειγματοληψίας. Η διακοπή του αερίου πρέπει να πραγματοποιείται σε λιγότερο από 0,1 δευτερόλεπτο. Τα αέρια που χρησιμοποιούνται για τη δοκιμή πρέπει να προκαλούν αλλαγή της συγκέντρωσης σε ποσοστό τουλάχιστον 60 % FS.

Καταγράφεται το ίχνος συγκέντρωσης κάθε μεμονωμένου συστατικό αερίου. Ως χρόνος απόκρισης ορίζεται ο χρόνος που μεσολαβεί από τη διακοπή του αερίου έως την κατάλληλη αλλαγή της καταγραφόμενης συγκέντρωσης. Ο χρόνος απόκρισης του συστήματος ( $t_{90}$ ) αποτελείται από το χρόνο καθυστέρησης έως τον ανιχνευτή μετρήσεως και το χρόνο αύξησης του ανιχνευτή. Ως χρόνος καθυστέρησης ορίζεται ο χρόνος που μεσολαβεί από την αλλαγή ( $t_0$ ) έως ότου η απόκριση φτάσει το 10 % της τελικής ένδειξης ( $t_{10}$ ). Ως χρόνος αύξησης ορίζεται ο χρόνος που μεσολαβεί μεταξύ της απόκρισης 10 και 90 % της τελικής ένδειξης ( $t_{90} - t_{10}$ ).

Στην περίπτωση μετρήσεως πρωτογενών αερίων, για λόγους χρονικού συντονισμού του αναλύτη και των ενδείξεων ροής των καυσαερίων, ως χρόνος μετατροπής ορίζεται ο χρόνος που μεσολαβεί από την αλλαγή ( $t_0$ ) έως ότου η απόκριση φτάσει το 50 % της τελικής ένδειξης ( $t_{50}$ ).

Ο χρόνος απόκρισης του συστήματος πρέπει να είναι  $\leq 10$  δευτερολέπτων με χρόνο αύξησης  $\leq 2,5$  δευτερολέπτων για όλα τα περιορισμένα συστατικά (CO, NO<sub>x</sub>, HC) και όλες τις κλίμακες που χρησιμοποιούνται.

1.11.2. Διακριβώση αναλυτών αερίων ιχνηθετών για μετρήσεις ροής καυσαερίων

Ο αναλύτης για μετρήσεις συγκέντρωσης αερίων ιχνηθετών, εάν χρησιμοποιούνται, διακριβώνεται χρησιμοποιώντας το πρότυπο αέριο.

Η καμπύλη διακριβώσεως χαράσσεται βάσει 10 τουλάχιστον σημείων διακριβώσεως (εξαιρουμένου του μηδενός) διατεταγμένων έτσι ώστε το ήμισυ των σημείων να βρίσκεται στο διάστημα μεταξύ 4 και 20 % της πλήρους κλίμακας του αναλύτη και τα υπόλοιπα να είναι μεταξύ 20 και 100 % της πλήρους κλίμακας. Η καμπύλη διακριβώσεως υπολογίζεται με τη μέθοδο των ελάχιστων τετραγώνων.

Η καμπύλη διακριβώσεως δεν πρέπει να διαφέρει σε ποσοστό άνω του  $\pm 1\%$  της πλήρους κλίμακας από την ονομαστική τιμή κάθε σημείου διακριβώσεως, στην περιοχή από 20 έως 100 % της πλήρους κλίμακας. Δεν πρέπει επίσης να διαφέρει σε ποσοστό άνω του  $\pm 2\%$  της ένδειξης από την ονομαστική τιμή στην περιοχή από 4 έως 20 % της πλήρους κλίμακας.

Ο αναλύτης μηδενίζεται και βαθμονομείται πριν από την εκτέλεση της δοκιμής χρησιμοποιώντας αέριο μηδενισμού και αέριο βαθμονόμησης των οποίων η ονομαστική τιμή είναι μεγαλύτερη του 80 % της πλήρους κλίμακας του αναλύτη.».

ζ) Το τμήμα 2.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.2. Η διακρίβωση μετρητών ροής αερίων ή οργάνων μετρήσεως της ροής γίνεται σύμφωνα με εθνικά ή/και διεθνή πρότυπα.

Το μέγιστο σφάλμα στη μετρούμενη τιμή πρέπει να είναι  $\pm 2\%$  της ενδείξεως.

Σε συστήματα αραιώσεως μερικής ροής, ιδιαίτερα σημαντική είναι η ορθότητα της ροής του δείγματος  $G_{SE}$  όταν δεν μετριέται απευθείας, αλλά προσδιορίζεται με μέτρηση διαφορικής ροής:

$$G_{SE} = G_{TOTW} - G_{DILW}$$

Σε αυτήν την περίπτωση, μια ορθότητα της τάξεως του  $\pm 2\%$  για τα μεγέθη  $G_{TOTW}$  και  $G_{DILW}$  δεν αρκεί για να εγγυάται αποδεκτές ορθότητες του  $G_{SE}$ . Εάν η ροή του αερίου προσδιορίζεται με μέτρηση διαφορικής ροής, το μέγιστο σφάλμα της διαφοράς πρέπει να είναι τέτοιο ώστε η ορθότητα της  $G_{SE}$  να είναι  $\pm 5\%$  όταν ο λόγος αραιώσεως είναι κάτω του 15. Μπορεί να υπολογιστεί λαμβάνοντας τη μέση τετραγωνική ρίζα των σφαλμάτων κάθε οργάνου.».

η) Προστίθεται το ακόλουθο τμήμα:

«2.6. Πρόσθετες απαιτήσεις διακρίβωσης για συστήματα αραιώσεως μερικής ροής

2.6.1. Περιοδική διακρίβωση

Εάν η ροή του αερίου δείγματος προσδιορίζεται με μέτρηση διαφορικής ροής, το ροόμετρο ή τα όργανα μετρήσεως της ροής διακρίβώνονται με μία από τις ακόλουθες διαδικασίες, έτσι ώστε η ροή του δείγματος  $G_{SE}$  από τον καθετήρα στη σήραγγα να πληροί τις απαιτήσεις ορθότητας του προσαρτήματος I τμήμα 2.4:

Το ροόμετρο για τη  $G_{DILW}$  συνδέεται σε σειρά με το ροόμετρο για τη  $G_{TOTW}$ , η διαφορά μεταξύ των δύο μετρητών ροής διακρίβώνεται για τουλάχιστον 5 καθορισμένα σημεία με τις τιμές της ροής να είναι διατεταγμένες έτσι ώστε να ισαπέχουν από τη χαμηλότερη τιμή για τη  $G_{DILW}$  που χρησιμοποιείται κατά τη διάρκεια της δοκιμής και την τιμή της  $G_{TOTW}$  που χρησιμοποιείται κατά τη διάρκεια της δοκιμής. Η σήραγγα αραιώσεως μπορεί να παρακάμπτεται.

Μια διακριβωμένη διάταξη μετρήσεως της ροής της μάζας συνδέεται σε σειρά με το ροόμετρο για τη  $G_{TOTW}$  και ελέγχεται η ορθότητα για την τιμή που χρησιμοποιείται για τη δοκιμή. Στη συνέχεια, η διακριβωμένη διάταξη μετρήσεως της ροής της μάζας συνδέεται σε σειρά με το ροόμετρο για τη  $G_{DILW}$  και ελέγχεται η ορθότητα για τουλάχιστον 5 ρυθμίσεις οι οποίες αντιστοιχούν στο λόγο αραιώσεως από το 3 έως το 50, σε σχέση με τη  $G_{TOTW}$  που χρησιμοποιείται κατά τη διάρκεια της δοκιμής.

Ο σωλήνας μεταφοράς ΤΤ αποσυνδέεται από την εξάτμιση και μια διακριβωμένη διάταξη μετρήσεως ροής με κατάλληλη κλίμακα για τη μέτρηση της  $G_{SE}$  συνδέεται στο σωλήνα μεταφοράς. Στη συνέχεια, η  $G_{TOTW}$  ρυθμίζεται στην τιμή που χρησιμοποιείται κατά τη διάρκεια της δοκιμής και η  $G_{DILW}$  ρυθμίζεται επακόλουθα σε τουλάχιστον 5 τιμές οι οποίες αντιστοιχούν στους λόγους αραιώσεως  $q$  από το 3 έως το 50. Εναλλακτικά, μπορεί να παρέχεται μια ειδική διαδρομή διακρίβωσης της ροής, στην οποία η σήραγγα παρακάμπτεται, αλλά η συνολική ροή του αέρα και η ροή του αέρα αραιώσεως διατηρούνται μέσα από τους αντίστοιχους μετρητές, όπως στη συγκεκριμένη δοκιμή.

Ένα αέριο ιχνηθέτης τροφοδοτείται στο σωλήνα μεταφοράς ΤΤ. Αυτό το αέριο ιχνηθέτης μπορεί να είναι κάποιο συστατικό των καυσαερίων, όπως το  $CO_2$  ή ένα  $NO_x$ . Υστερα από αραιώση στη σήραγγα, το αέριο ιχνηθέτης μετριέται. Η διαδικασία αυτή διεξάγεται για 5 λόγους αραιώσεως από το 3 έως το 50. Η ορθότητα της ροής του δείγματος προσδιορίζεται συναρτήσει του λόγου αραιώσεως  $q$ :

$$G_{SE} = G_{TOTW} / q$$

Για την εξασφάλιση της ορθότητας της  $G_{SE}$  λαμβάνεται υπόψη η ορθότητα των αναλυτών αερίων.

2.6.2. Έλεγχος ροής άνθρακα

Συνιστάται ιδιαίτερα να γίνεται έλεγχος της ροής του άνθρακα με τη χρήση των πραγματικών καυσαερίων για τον εντοπισμό προβλημάτων μετρήσεως και ελέγχου και την επαλήθευση της σωστής λειτουργίας του συστήματος αραιώσεως μερικής ροής. Ο έλεγχος ροής άνθρακα πρέπει να διενεργείται τουλάχιστον κάθε φορά που γίνεται εγκατάσταση νέου κινητήρα ή που έχουν γίνει σημαντικές αλλαγές στα χαρακτηριστικά του θαλάμου δοκιμής.

Ο κινητήρας πρέπει να λειτουργεί υπό το μέγιστο φορτίο ροπής και στις μέγιστες στροφές ή σε οποιαδήποτε άλλη φάση υπό σταθερές συνθήκες κατά την οποία παράγεται  $5\% CO_2$  ή περισσότερο. Το σύστημα δειγματοληψίας μερικής ροής πρέπει να λειτουργεί με συντελεστή αραιώσεως της τάξεως του 15 προς 1.

## 2.6.3. Έλεγχος προ της δοκιμής

Έλεγχος προ της δοκιμής διενεργείται εντός 2 ωρών πριν από την εκτέλεση της δοκιμής, ως εξής:

Ελέγχεται η ορθότητα των μετρητών ροής με την ίδια μέθοδο που χρησιμοποιήθηκε για τη διακρίβωση τουλάχιστον δύο σημείων, συμπεριλαμβανομένων των τιμών ροής  $G_{DILW}$  που αντιστοιχούν σε λόγους αραιώσεως από 5 έως 15 για την τιμή της  $G_{TOTW}$  που χρησιμοποιείται κατά τη διάρκεια της δοκιμής.

Εάν από τα αρχεία της διαδικασίας διακρίβωσης που περιγράφεται ανωτέρω μπορεί να αποδειχτεί ότι η διακρίβωση του ροόμετρου είναι σταθερή για μεγαλύτερη χρονική περίοδο, τότε ο έλεγχος προ της δοκιμής μπορεί να παραληφθεί.

## 2.6.4. Προσδιορισμός του χρόνου μετατροπής

Οι ρυθμίσεις του συστήματος για την εκτίμηση του χρόνου μετατροπής πρέπει να είναι οι ίδιες ακριβώς με τις ρυθμίσεις που είχαν χρησιμοποιηθεί κατά τη διάρκεια της μετρήσεως κατά την εκτέλεση της δοκιμής. Ο χρόνος μετατροπής προσδιορίζεται με την ακόλουθη μέθοδο:

Ένα ανεξάρτητο ροόμετρο αναφοράς με κλίμακα μετρήσεως κατάλληλη για τη ροή στον καθετήρα συνδέεται σε σειρά και σε ισχυρή σύζευξη με τον καθετήρα. Αυτό το ροόμετρο πρέπει να έχει χρόνο μετατροπής μικρότερο από 100 ms για το μέγεθος βαθμίδας ροής που χρησιμοποιείται σε αυτή τη μέτρηση του χρόνου απόκρισης, με χρόνο στραγγαλισμού της ροής αρκετά μικρό, ώστε να μην επηρεάζει τη δυναμική απόδοση του συστήματος αραιώσεως μερικής ροής, και συνεκτικό με την ορθή τεχνική πρακτική.

Εισάγεται βαθμιδωτή αλλαγή στην είσοδο της ροής των καυσαερίων (ή της ροή του αέρα εάν υπολογίζεται η ροή των καυσαερίων) του συστήματος αραιώσεως μερικής ροής, από μια χαμηλή ροή στο 90 % τουλάχιστον της πλήρους κλίμακας. Η διάταξη που χρησιμοποιείται για την βαθμιδωτή αλλαγή πρέπει να είναι η ίδια με εκείνη που χρησιμοποιήθηκε για την έναρξη του ελέγχου πρόβλεψης στην πραγματική δοκιμή. Καταγράφονται το ερεθίσμα της βαθμίδας της ροής των καυσαερίων και η απόκριση του ροόμετρου με ρυθμό λήψης δείγματος τουλάχιστον 10 Hz.

Από αυτά τα δεδομένα, προσδιορίζεται ο χρόνος μετατροπής για το σύστημα αραιώσεως μερικής ροής, ο οποίος είναι ο χρόνος από την έναρξη του ερεθίσματος της βαθμίδας έως το σημείο 50 % της απόκρισης του ροόμετρου. Με παρόμοιο τρόπο, προσδιορίζονται οι χρόνοι μετατροπής της ένδειξης  $G_{SE}$  του συστήματος αραιώσεως μερικής ροής και της ένδειξης  $G_{EXHW}$  του ροόμετρου των καυσαερίων. Οι ενδείξεις αυτές χρησιμοποιούνται στους παλινδρομικούς ελέγχους που πραγματοποιούνται μετά από κάθε δοκιμή (προσάρτημα I τμήμα 2.4).

Ο υπολογισμός επαναλαμβάνεται για τουλάχιστον 5 ερεθίσματα αύξησης και μείωσης και λαμβάνεται ο μέσος όρος των αποτελεσμάτων. Από αυτήν την τιμή αφαιρείται ο χρόνος εσωτερικής μετατροπής (< 100 ms) του ροόμετρου αναφοράς. Αυτή είναι μια τιμή "πρόβλεψης" του συστήματος αραιώσεως μερικής ροής, η οποία εφαρμόζεται σύμφωνα με το προσάρτημα I τμήμα 2.4.»

## 7. Προστίθεται το ακόλουθο τμήμα:

## «3. ΔΙΑΚΡΙΒΩΣΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ CVS

## 3.1. Γενικά

Το σύστημα CVS διακρίβώνεται με τη χρήση ενός ροόμετρου ακριβείας και αποσκοπεί στην αλλαγή των συνθηκών λειτουργίας.

Η ροή μέσα από το σύστημα μετρείται σε διαφορετικές ρυθμίσεις λειτουργίας της ροής και οι παράμετροι ελέγχου του συστήματος μετρούνται και συσχετίζονται με τη ροή.

Μπορεί να χρησιμοποιούνται διάφοροι τύποι ροόμετρων, π.χ. διακριβωμένο βεντούρι, διακριβωμένο πεταλοειδές ροόμετρο, διακριβωμένος μετρητής παροχής με στρόβιλο.

## 3.2. Διακρίβωση της αντλίας θετικής εκτόπισεως (Positive Displacement Pump — PDP)

Όλες οι παράμετροι που σχετίζονται με την αντλία μετρούνται ταυτόχρονα μαζί με τις παραμέτρους που σχετίζονται με το βεντούρι διακρίβωσης το οποίο είναι συνδεδεμένο σε σειρά με την αντλία. Ο ρυθμός ροής που υπολογίζεται (σε  $m^3/λεπτό$  στην είσοδο της αντλίας, υπό συνθήκες απόλυτης πίεσης και θερμοκρασίας) υπολογίζεται βάσει μιας συνάρτησης συσχετισμού η οποία ισούται με την τιμή ενός συγκεκριμένου συνδυασμού παραμέτρων της αντλίας. Προσδιορίζεται η γραμμική εξίσωση η οποία συσχετίζει τη ροή στην αντλία με την συνάρτηση συσχετισμού. Εάν σύστημα CVS διαθέτει μηχανισμό αλλαγής των στροφών στον οποίο οι στροφές εξόδου ρυθμίζονται με ασυνεχή τρόπο, πραγματοποιείται διακρίβωση για κάθε εύρος που χρησιμοποιείται.

Κατά τη διάρκεια της διακριβώσεως η θερμοκρασία διατηρείται σταθερή.

Τυχόν διαρροές σε όλες τις συνδέσεις και τους αγωγούς ανάμεσα στο βεντούρι διακριβώσεως και στην αντλία CVS διατηρούνται σε επίπεδο κάτω του 0,3 % του χαμηλότερου σημείου ροής (υψηλότερο σημείο στραγγαλισμού και χαμηλότερο σημείο στροφών της αντλίας θετικής εκτοπίσεως).

### 3.2.1. Ανάλυση δεδομένων

Ο ρυθμός ροής του αέρα ( $Q_s$ ) σε κάθε ρύθμιση στραγγαλισμού (τουλάχιστον 6 ρυθμίσεις) υπολογίζεται σε  $m^3/min$  σε κανονικές συνθήκες από τα δεδομένα του ροομέτρου βάσει της μεθόδου που ορίζει στις προδιαγραφές του ο κατασκευαστής. Ο ρυθμός ροής του αέρα μετατρέπεται στη συνέχεια σε ρυθμό στην αντλία ( $V_0$ ) σε  $m^3/rev$  υπό συνθήκες απόλυτης θερμοκρασίας και πίεσης στην είσοδο της αντλίας ως εξής:

$$V_0 = \frac{Q_s}{n} \times \frac{T}{273} \times \frac{101,3}{p_A}$$

όπου:

$Q_s$  = ρυθμός ροής αέρα σε κανονικές συνθήκες (101,3 kPa, 273 K) ( $m^3/s$ )

$T$  = θερμοκρασία στην είσοδο της αντλίας (K)

$p_A$  = απόλυτη πίεση στην είσοδο της αντλίας ( $p_B - p_1$ ) (kPa)

$n$  = στροφές αντλίας (rev/s).

Για να υπολογισθεί η αλληλεπίδραση των διακυμάνσεων της πίεσης στην αντλία και το ποσοστό ολισθήσεων της αντλίας, υπολογίζεται η συνάρτηση συσχετισμού ( $X_0$ ) μεταξύ των στροφών της αντλίας, της διαφοράς πίεσης από την είσοδο της αντλίας στην έξοδο της αντλίας και της απόλυτης πίεσης στην έξοδο της αντλίας ως εξής:

$$X_0 = \frac{1}{n} \times \sqrt{\frac{\Delta p_p}{p_A}}$$

όπου:

$\Delta p_p$  = διαφορά πίεσης από την είσοδο της αντλίας στην έξοδο της αντλίας (kPa)

$p_A$  = απόλυτη πίεση εξόδου στην έξοδο της αντλίας (kPa)

Πραγματοποιείται γραμμική προσαρμογή ελαχίστου τετραγώνου για να εξαχθεί η εξίσωση διακριβώσεως, ως εξής:

$$V_0 = D_0 - m \times (X_0)$$

όπου  $D_0$  και  $m$  είναι οι σταθερές τομής και κλίσης, αντίστοιχα, οι οποίες περιγράφουν τις γραμμές παλινδρόμησης.

Για σύστημα CVS με πολλαπλές στροφές, οι καμπύλες διακριβώσεως που σχεδιάζονται για τις διάφορες κλίμακες ροής στην αντλία πρέπει να είναι κατά προσέγγιση παράλληλες και οι τιμές τομής ( $D_0$ ) πρέπει να αυξάνουν καθώς μειώνεται η κλίμακα ροής στην αντλία.

Οι τιμές που υπολογίζονται βάσει της εξίσωσης θα πρέπει να εμπίπτουν στο εύρος  $\pm 0,5\%$  από τη μετρούμενη τιμή  $V_0$ . Οι τιμές της σταθεράς  $m$  θα διαφέρουν από τη μία αντλία στην άλλη. Τυχόν ιδιαίτερη εισροή κατά την πάροδο του χρόνου θα έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση του ποσοστού ολισθήσεων της αντλίας, όπως αντικατοπτρίζεται στις χαμηλότερες τιμές για τη σταθερά  $m$ . Επομένως, η διακριβωση θα πρέπει να πραγματοποιείται κατά την εκκίνηση της αντλίας, ύστερα από εκτεταμένη συντήρηση, και εάν η συνολική επαλήθευση του συστήματος (τμήμα 3.5) υποδεικνύει αλλαγή στο ποσοστό ολισθήσεων.

### 3.3. Διακριβωση του βεντούρι κρίσιμης ροής (CFV)

Η διακριβωση του CFV βασίζεται στην εξίσωση ροής για ένα κρίσιμο βεντούρι. Η ροή αερίων είναι συνάρτηση της πίεσης και της θερμοκρασίας εισόδου, όπως φαίνεται κατωτέρω:

$$Q_s = \frac{K_v \times p_A}{\sqrt{T}}$$



όπου:

$K_v$  = συντελεστής διακριβώσεως

$p_A$  = απόλυτη πίεση στην είσοδο του βεντούρι (kPa)

$T$  = θερμοκρασία στην είσοδο του βεντούρι (K).

### 3.3.1. Ανάλυση δεδομένων

Ο ρυθμός ροής του αέρα ( $Q_s$ ) σε κάθε ρύθμιση στραγγαλισμού (τουλάχιστον 8 ρυθμίσεις) υπολογίζεται σε  $m^3/min$  σε κανονικές συνθήκες από τα δεδομένα του ροομέτρου βάσει της μεθόδου που ορίζει στις προδιαγραφές του ο κατασκευαστής. Ο συντελεστής διακριβώσεως υπολογίζεται από τα δεδομένα διακριβώσεως για κάθε ρύθμιση, ως εξής:

$$K_v = \frac{Q_s \times \sqrt{T}}{p_A}$$

όπου:

$Q_s$  = ρυθμός ροής αέρα σε κανονικές συνθήκες (101,3 kPa, 273 K), ( $m^3/s$ )

$T$  = θερμοκρασία στην είσοδο του βεντούρι (K)

$p_A$  = απόλυτη πίεση στην είσοδο του βεντούρι (kPa).

Για τον υπολογισμό του εύρους της κρίσιμης ροής, υπολογίζεται η  $K_v$  συναρτήσει της πίεσης στην είσοδο του βεντούρι. Για κρίσιμη (στραγγαλισμένη) ροή, η  $K_v$  θα έχει μια σχετικά σταθερή τιμή. Καθώς μειώνεται η πίεση (αυξάνεται το κενό), η ροή στο βεντούρι παύει να είναι στραγγαλισμένη και η  $K_v$  μειώνεται, γεγονός που δείχνει ότι το CFV λειτουργεί εκτός του επιτρεπτού εύρους.

Υπολογίζονται η μέση  $K_v$  και η κανονική απόκλιση για ένα ελάχιστο οκτώ σημείων στην περιοχή κρίσιμης ροής. Η κανονική απόκλιση δεν πρέπει να διαφέρει περισσότερο από  $\pm 0,3\%$  από τη μέση  $K_v$ .

### 3.4. Διακρίβωση του βεντούρι υποχηητικής ροής (SSV)

Η διακρίβωση του SSV βασίζεται στην εξίσωση ροής για ένα βεντούρι υποχηητικής ροής. Η ροή των αερίων είναι συνάρτηση της πίεσης και της θερμοκρασίας στην είσοδο, της πτώσης της πίεσης μεταξύ της εισόδου και του λαιμού του SST, όπως φαίνεται κατωτέρω:

$$Q_{SSV} = A_0 d^2 C_d P_A \sqrt{\frac{1}{T} (r^{1,4286} - r^{1,7143}) \left( \frac{1}{1 - \beta^4 r^{1,4286}} \right)}$$

όπου:

$A_0$  = συνάρροισμα σταθερών και μετατροπών μονάδων

$$= 0,006111 \text{ σε μονάδες SI } \left( \frac{m^3}{\min} \right) \left( \frac{K^2}{kPa} \right) \left( \frac{1}{mm^2} \right)$$

$d$  = διάμετρος του λαιμού του SSV (m)

$C_d$  = συντελεστής παροχής του SSV

$P_A$  = απόλυτη πίεση στην είσοδο του βεντούρι (kPa)

$T$  = θερμοκρασία στην είσοδο του βεντούρι (K)

$r$  = λόγος της πίεσης στο λαιμό του SSV προς την απόλυτη, στατική πίεση στην

$$\text{είσοδο} = 1 - \frac{\Delta P}{P_A}$$

$\beta$  = λόγος της διαμέτρου του λαιμού του SSV,  $d$ , προς την εσωτερική διάμετρο του σωλήνα

$$\text{εισόδου} = \frac{d}{D}$$

## 3.4.1. Ανάλυση δεδομένων

Ο ρυθμός ροής του αέρα ( $Q_{SSV}$ ) σε κάθε ρύθμιση ροής (τουλάχιστον 16 ρυθμίσεις) υπολογίζεται σε  $m^3/min$  σε κανονικές συνθήκες από τα δεδομένα του ροομέτρου βάσει της μεθόδου που ορίζει στις προδιαγραφές του ο κατασκευαστής. Ο συντελεστής παροχής υπολογίζεται από τα δεδομένα διακρίβωσης για κάθε ρύθμιση, ως εξής:

$$C_d = \frac{Q_{SSV}}{A_0 d^2 P_A \sqrt{\frac{1}{T} \left( r^{1,4286} - r^{1,7143} \right) \left( \frac{1}{1 - \beta^4 r^{1,4286}} \right)}}$$

όπου:

$Q_{SSV}$  = ρυθμός ροής αέρα σε κανονικές συνθήκες (101,3 kPa, 273 K),  $m^3/s$

$T$  = θερμοκρασία στην είσοδο του βεντούρι, K

$d$  = διάμετρος του λαϊμού του SSV, (m)

$r$  = λόγος της πίεσης στο λαϊμό του SSV προς την απολυτή, στατική πίεση στην

$$\text{είσοδο} = 1 - \frac{\Delta P}{P_A}$$

$\beta$  = λόγος της διαμέτρου του λαϊμού του SSV,  $d$ , προς την εσωτερική διάμετρο του σωλήνα

$$\text{εισόδου} = \frac{d}{D}$$

Για τον υπολογισμό του εύρους της υποηχητικής ροής, ο συντελεστής παροχής  $C_d$  υπολογίζεται συναρτήσει του αριθμού Reynolds, στο λαϊμό του SSV. Ο Re στο λαϊμό του SSV υπολογίζεται με τον ακόλουθο τύπο:

$$Re = A_1 \frac{Q_{SSV}}{d\mu}$$

όπου:

$A_1$  = συνάρθροισμα μετατροπών σταθερών και μονάδων

$$= 25,55152 \left( \frac{1}{m^3} \right) \left( \frac{\text{min}}{s} \right) \left( \frac{\text{mm}}{m} \right)$$

$Q_{SSV}$  = ρυθμός ροής αέρα σε κανονικές συνθήκες (101,3 kPa, 273 K)  $m^3/s$

$d$  = διάμετρος του λαϊμού του SSV (m)

$\mu$  = απόλυτο ή δυναμικό ιξώδες του αερίου, υπολογισμένο με τον ακόλουθο τύπο:

$$\mu = \frac{bT^{3/2}}{S+T} = \frac{bT^{1/2}}{1 + \frac{S}{T}} \quad \text{kg/m-s}$$

όπου:

$$b = \text{εμπειρική σταθερά} = 1,458 \times 10^6 \frac{\text{kg}}{\text{msK}^2}$$

$$S = \text{εμπειρική σταθερά} = 110,4 K$$

Επειδή η  $Q_{SSV}$  περιλαμβάνεται στον τύπο Re, οι υπολογισμοί πρέπει να αρχίζουν με μια αρχική υπόθεση για τη  $Q_{SSV}$  ή το συντελεστή παροχής  $C_d$  του βεντούρι διακρίβωσης και να επαναλαμβάνονται μέχρις ότου υπάρξει σύγκλιση στις τιμές  $Q_{SSV}$ . Η μέθοδος σύγκλισης πρέπει να παρουσιάζει ορθότητα 0,1 % ή καλύτερη.

Για ένα ελάχιστο δεκαέξι σημείων στη περιοχή υποηχητικής ροής, οι τιμές του συντελεστή παροχής  $C_d$  που υπολογίζονται από την εξίσωση προσαρμογής της προκύπτουσας καμπύλης πρέπει να εμπίπτουν στο πεδίο  $\pm 0,5\%$  του μετρούμενου  $C_d$  για κάθε σημείο διακρίβωσης.

## 3.5. Συνολική επαλήθευση του συστήματος

Η συνολική ορθότητα του συστήματος δειγματοληψίας και του συστήματος ανάλυσης CVS προδιορίζεται με την εισαγωγή στο σύστημα γνωστής μάζας αερίου ρύπου ενώ λειτουργεί κανονικά. Ο ρύπος αναλύεται και η μάζα υπολογίζεται σύμφωνα με το παράρτημα III προσάρτημα 3 τμήμα 2.4.1, εκτός από την περίπτωση του προπανίου όπου χρησιμοποιείται συντελεστής 0,000472 αντί του 0,000479 για τους υδρογονάνθρακες. Χρησιμοποιείται οποιαδήποτε από τις ακόλουθες δύο τεχνικές.

## 3.5.1. Μέτρηση με στόμιο κρίσιμης ροής

Στο σύστημα CVS τροφοδοτείται γνωστή ποσότητα καθαρού αερίου (προπάνιου) μέσω διακριβωμένου στομίου κρίσιμης ροής. Εάν η πίεση στην είσοδο είναι αρκετά υψηλή, ο ρυθμός ροής, ο οποίος προσαρμόζεται μέσω του στομίου κρίσιμης ροής, είναι ανεξάρτητος της πίεσης στην έξοδο του στομίου (κρίσιμη ροή). Το σύστημα CVS λειτουργεί όπως και στην κανονική δοκιμή εκπομπής καυσαερίων για περίπου 5 με 10 λεπτά. Ένα δείγμα αερίου αναλύεται με το συνήθη εξοπλισμό (σάκος δειγματοληψίας ή μέθοδος ολοκλήρωσης) και υπολογίζεται η μάζα του αερίου. Η μάζα που υπολογίζεται με τον τρόπο αυτό πρέπει να εμπίπτει στο πεδίο  $\pm 3\%$  της γνωστής μάζας του αερίου που ψεκάστηκε.

## 3.5.2. Μέτρηση μέσω βαρυτομετρικής τεχνικής

Προσδιορίζεται το βάρος ενός μικρού κυλίνδρου γεμάτου προπάνιο με ακρίβεια  $\pm 0,01g$ . Για περίπου 5 έως 10 λεπτά, το σύστημα CVS λειτουργεί όπως και στην κανονική δοκιμή εκπομπής καυσαερίων, ενώ στο σύστημα ψεκάζεται μονοξειδίο του άνθρακα ή προπάνιο. Υπολογίζεται η ποσότητα του καθαρού αερίου που παρέχεται μέσω της διαφοράς στον υπολογισμό του βάρους. Ένα δείγμα αερίου αναλύεται με το συνήθη εξοπλισμό (σάκος δειγματοληψίας ή μέθοδος ολοκλήρωσης) και υπολογίζεται η μάζα του αερίου. Η μάζα που υπολογίζεται με τον τρόπο αυτό πρέπει να εμπίπτει στο πεδίο  $\pm 3\%$  της γνωστής μάζας του αερίου που ψεκάστηκε.

## 8. Το προσάρτημα 3 τροποποιείται ως εξής:

α) Παρεμβάλλεται ο ακόλουθος τίτλος για το προσάρτημα αυτό: «ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ».

β) Ο τίτλος του τμήματος 1 είναι: «ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ — ΔΟΚΙΜΗ NRSC».

γ) Το τμήμα 1.2. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

## «1.2. Εκπομπές σωματιδίων

Για την εκτίμηση των σωματιδίων, καταγράφονται για κάθε τρόπο λειτουργίας οι ολικές μάζες (MSAM, i) ή όγκοι (VSAM, i) των δειγμάτων. Τα φίλτρα επαναφέρονται στο θάλαμο ζυγίσσεως και σταθεροποιούνται για μία τουλάχιστον ώρα, όχι όμως περισσότερο και από 80 ώρες, και κατόπιν ζυγίζονται. Καταγράφεται το μεικτό βάρος των φίλτρων και αφαιρείται το απόβαρο (βλ. παράρτημα III σημείο 3.1). Η μάζα των σωματιδίων (Mf για τη μέθοδο του μονού φίλτρου και Mfi για τη μέθοδο των πολλαπλών φίλτρων) ισούται με το άθροισμα των μαζών των σωματιδίων που συλλέγονται στο πρωτεύον και στο εφεδρικό φίλτρο. Εάν πρέπει να εφαρμοστεί διόρθωση για το περιβάλλον, καταγράφονται η μάζα (MDfL) ή ο όγκος (VDfL) του αέρα αραιώσεως που διέρχεται από τα φίλτρα και η μάζα των σωματιδίων (Md). Εάν έχουν διενεργηθεί περισσότερες από μία μετρήσεις, για κάθε επιμέρους μέτρηση πρέπει να υπολογίζεται το ηλικόν Md/MDfL και να λαμβάνεται ο μέσος όρος των τιμών.».

δ) Το τμήμα 1.3. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

## «1.3.1. Προσδιορισμός της ροής των καυσαερίων

Προσδιορίζεται για κάθε φάση λειτουργίας σύμφωνα με το παράρτημα III προσάρτημα 1 τμήματα 1.2.1 έως 1.2.3, ο ρυθμός ροής των καυσαερίων ( $G_{EXHW}$ ).

Όταν χρησιμοποιείται σύστημα αραιώσεως πλήρους ροής, για κάθε φάση λειτουργίας προσδιορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα III προσάρτημα 1 τμήμα 1.2.4, ο ρυθμός ολικής ροής των αραιωμένων καυσαερίων ( $G_{TOTW}$ ).

ε) Τα τμήματα 1.3.2-1.4.6 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

## «1.3.2. Η διόρθωση για ξηρή/υγρή βάση

Η διόρθωση για ξηρή/υγρή βάση ( $G_{EXHW}$ ) καθορίζεται για κάθε τύπο σύμφωνα με το παράρτημα III προσάρτημα 1 τμήματα 1.2.1 έως 1.2.3.

Όταν εφαρμόζεται  $G_{EXHW}$ , η μετρούμενη συγκέντρωση μετατρέπεται σε υγρή βάση σύμφωνα με τους ακόλουθους τύπους, εάν δεν έχει ήδη μετρηθεί σε υγρή βάση:

$$\text{conc (wet)} = k_w \times \text{conc (dry)}$$

Για τα πρωτογενή καυσαέρια:

$$K_{w, r, 1} = \left( \frac{1}{1 + 1,88 \times 0,005 \times (\%CO[\text{dry}] + \%CO_2 [\text{dry}]) + K_{w, 2}} \right)$$

Για τα αραιωμένα καυσαέρια:

$$K_{w,e,1} = \left( 1 - \frac{1,88 \times CO_2 \% (wet)}{200} \right) - K_{w1}$$

ή

$$K_{w,e,1} = \left( \frac{1 - K_{w1}}{1 + \frac{1,88 \times CO_2 \% (dry)}{200}} \right)$$

Για τον αέρα αραιώσεως:

$$k_{w,d} = 1 - k_{w1}$$

$$k_{w1} = \frac{1,608 \times [H_d \times (1 - 1/DF) + H_a \times (1/DF)]}{1\,000 + 1,608 \times [H_d \times (1 - 1/DF) + H_a \times (1/DF)]}$$

$$H_d = \frac{6,22 \times R_d \times p_d}{p_B - p_d \times R_d \times 10^{-2}}$$

Για τον αέρα εισαγωγής (εάν είναι διαφορετικός από τον αέρα αραιώσεως):

$$k_{w,a} = 1 - k_{w2}$$

$$k_{w2} = \frac{1,608 \times H_a}{1\,000 + (1,608 \times H_a)}$$

$$H_a = \frac{6,22 \times R_a \times p_a}{p_B - p_a \times R_a \times 10^{-2}}$$

όπου:

$H_a$ : απόλυτη υγρασία του αέρα εισαγωγής (g νερού ανά kg ξηρού αέρα)

$H_d$ : απόλυτη υγρασία του αέρα αραιώσεως (g νερού ανά kg ξηρού αέρα)

$R_d$ : σχετική υγρασία του αέρα αραιώσεως (%)

$R_a$ : σχετική υγρασία του αέρα εισαγωγής (%)

$p_d$ : τάση κορεσμένων ατμών του αέρα αραιώσεως (kPa)

$p_a$ : τάση κορεσμένων ατμών του αέρα εισαγωγής (kPa)

$p_B$ : ολική βαρομετρική πίεση (kPa).

**Σημείωση:** Οι  $H_a$  και  $H_d$  μπορούν να υπολογίζονται από τη μέτρηση της σχετικής υγρασίας, όπως περιγράφεται ανωτέρω, ή από τη μέτρηση του σημείου δρόσου, τη μέτρηση της τάσης των ατμών ή τη μέτρηση ξηρού/υγρού βολβού με τη χρήση των γενικά παραδεκτών τύπων.

### 1.3.3. Διόρθωση υγρασίας για τα $NO_x$

Δεδομένου ότι οι εκπομπές  $NO_x$  εξαρτώνται από τις συνθήκες του αέρα περιβάλλοντος, η συγκέντρωση  $NO_x$  πρέπει να διορθώνεται για τη θερμοκρασία και την υγρασία του αέρα περιβάλλοντος με τους συντελεστές  $K_H$  που παρέχονται από τον ακόλουθο τύπο:

$$k_H = \frac{1}{1 - 0,0182 \times (T_a - 10,71) + 0,0045 \times (T_a - 298)}$$

όπου:

$T_a$ : θερμοκρασίες του αέρα σε (K)

$H_a$ : απόλυτη υγρασία του αέρα εισαγωγής (g νερού ανά kg ξηρού αέρα):

$$H_a = \frac{6,220 \times R_a \times p_a}{p_B - p_a \times R_a \times 10^{-2}}$$

όπου:

$R_a$ : σχετική υγρασία του αέρα εισαγωγής (%)

$p_a$ : τάση κορεσμένων ατμών του αέρα εισαγωγής (kPa)

$p_b$ : ολική βαρομετρική πίεση (kPa).

Σημείωση: Η  $H_a$  μπορεί να υπολογίζεται από τη μέτρηση της σχετικής υγρασίας, όπως περιγράφεται ανωτέρω, ή από τη μέτρηση του σημείου δρόσου, τη μέτρηση της τάσης των ατμών ή τη μέτρηση ξηρού/υγρού βολβού με τη χρήση των γενικά παραδεκτών τύπων.

#### 1.3.4. Υπολογισμός ρυθμών ροής της μάζας εκπομπών

Οι ρυθμοί ροής της μάζας εκπομπών για κάθε τρόπο λειτουργίας υπολογίζονται ως εξής:

α) για τα πρωτογενή καυσαέρια (!):

$$Gas_{mass} = u \times conc \times G_{EXHW}$$

β) για τα αραιωμένα καυσαέρια (!):

$$Gas_{mass} = u \times conc_c \times G_{TOTW}$$

όπου:

$conc_c$  είναι η διορθωμένη για το περιβάλλον συγκέντρωση

$$conc_c = conc - conc_d \times (1 - (1 / DF))$$

$$DF = 13,4 / (conc_{CO_2} + (conc_{CO} + conc_{HC}) \times 10^{-4})$$

ή

$$DF = 13,4 / conc_{CO_2}$$

Οι συντελεστές  $u$  - υγρό λαμβάνονται από τον ακόλουθο πίνακα 4:

Πίνακας 4:

Τιμές των συντελεστών  $u$  — υγρό για διάφορα συστατικά των καυσαερίων

Αέριο	$u$	$conc$
NO <sub>x</sub>	0,001587	ppm
CO	0,000966	ppm
HC	0,000479	ppm
CO <sub>2</sub>	15,19	επί τοις εκατό

Η πυκνότητα των HC βασίζεται σε μέσο λόγο άνθρακα προς υδρογόνο ίσο με 1:1,85.

#### 1.3.5. Υπολογισμός των ειδικών εκπομπών

Η ειδική εκπομπή (g/kWh) υπολογίζεται για όλα τα μεμονωμένα συστατικά με τον ακόλουθο τρόπο:

$$\text{Μεμονωμένο αέριο} = \frac{\sum_{i=1}^n Gas_{mass_i} \times WF_i}{\sum_{i=1}^n P_i \times WF_i}$$

όπου  $P_i = P_{m,i} + P_{AE,i}$

Οι συντελεστές σταθμίσεως και ο αριθμός των φάσεων ρυθμίσεως ( $n$ ) που χρησιμοποιούνται στον παραπάνω υπολογισμό είναι σύμφωνοι με το παράρτημα III τμήμα 3.7.1.

#### 1.4. Υπολογισμός της εκπομπής σωματιδίων

Οι εκπομπές σωματιδίων υπολογίζονται με τον παρακάτω τρόπο:

## 1.4.1. Συντελεστής διορθώσεως υγρασίας για σωματίδια

Λόγω του ότι η εκπομπή των σωματιδίων στις πετρελαιομηχανές εξαρτάται από τις συνθήκες του αέρα περιβάλλοντος, ο ρυθμός ροής της μάζας των σωματιδίων διορθώνεται ως προς την υγρασία του αέρα περιβάλλοντος με τον συντελεστή  $K_p$  που δίδεται από τον ακόλουθο τύπο:

$$K_p = 1 / (1 + 0,0133 \times (H_a - 10,71))$$

όπου:

$H_a$ : απόλυτη υγρασία του αέρα εισαγωγής, g νερού ανά kg ξηρού αέρα

$$H_a = \frac{6,220 \times R_a \times p_a}{p_B - p_a \times R_a \times 10^{-2}}$$

όπου:

$R_a$ : σχετική υγρασία του αέρα εισαγωγής (%)

$p_a$ : τάση κορεσμένων ατμών του αέρα εισαγωγής (kPa)

$p_B$ : ολική βαρομετρική πίεση (kPa).

*Σημείωση:* Η  $H_a$  μπορεί να υπολογιστεί από τη μέτρηση της σχετικής υγρασίας, όπως περιγράφεται ανωτέρω, ή από τη μέτρηση του σημείου δρόσου, τη μέτρηση της τάσης των ατμών ή τη μέτρηση ξηρού/υγρού βολβού με τη χρήση των γενικά παραδεκτών τύπων.

## 1.4.2. Σύστημα αραίωσης μερικής ροής

Τα τελικώς εκδιδόμενα αποτελέσματα της δοκιμής για τις εκπομπές σωματιδίων προκύπτουν μετά την επιτέλεση των εξής βημάτων. Επειδή μπορούν να χρησιμοποιηθούν διάφοροι τύποι ελέγχου του ρυθμού αραίωσης, εφαρμόζονται διάφορες μέθοδοι υπολογισμού για τον ισοδύναμο ρυθμό ροής μάζας αραιωμένων καυσαερίων  $G_{EDF}$ . Όλοι οι υπολογισμοί βασίζονται στις μέσες τιμές των επιμέρους φάσεων λειτουργίας (i) κατά το διάστημα της δειγματοληψίας.

## 1.4.2.1. Ισοκινητικά συστήματα

$$G_{EDF,i} = G_{EXHW,i} \times q_i$$

$$q_i = \frac{G_{DILW,i} + (G_{EXHW,i} \times r)}{(G_{EXHW,i} \times r)}$$

όπου  $r$  αντιστοιχεί στο λόγο των εμβαδών των εγκαρσίων διατομών του ισοκινητικού καθετήρα  $A_p$  προς τον σωλήνα της εξατμίσεως  $A_T$ :

$$r = \frac{A_p}{A_T}$$

1.4.2.2. Συστήματα με μέτρηση της συγκεντρώσεως του  $CO_2$  ή  $NO_x$ 

$$G_{EDF,i} = G_{EXHW,i} \times q_i$$

$$q_i = \frac{Conc_{E,i} - Conc_{A,i}}{Conc_{D,i} - Conc_{A,i}}$$

όπου:

$Conc_E$  = υγρή συγκέντρωση του αερίου ιχνηθέτη στα πρωτογενή καυσαέρια

$Conc_D$  = υγρή συγκέντρωση του αερίου ιχνηθέτη στα αραιωμένα καυσαέρια

$Conc_A$  = υγρή συγκέντρωση του αερίου ιχνηθέτη στον αέρα αραίωσης

Οι συγκεντρώσεις που μετρώνται σε ξηρή βάση μετατρέπονται σε υγρή βάση σύμφωνα με το τμήμα 1.3.2 του παρόντος προσαρτήματος.

1.4.2.3. Συστήματα με μέτρηση CO<sub>2</sub> και μέθοδο ισοζυγίου άνθρακα

$$G_{EDFW,i} = \frac{206,6 \times G_{FUEL,i}}{CO_{2D,i} - CO_{2A,i}}$$

όπου:

CO<sub>2D</sub> = συγκέντρωση CO<sub>2</sub> στα αραιωμένα καυσαέρια

CO<sub>2A</sub> = συγκέντρωση CO<sub>2</sub> στον αέρα αραιώσεως

(συγκεντρώσεις κατ' όγκο % σε υγρή βάση)

Η εξίσωση αυτή βασίζεται στην παραδοχή ισοζυγίου άνθρακα (τα άτομα άνθρακα που προσάγονται στον κινητήρα εκπέμπονται ως CO<sub>2</sub>) και προκύπτει από την επιτέλεση των εξής βημάτων:

$$G_{EDFW,i} = G_{EXHW,i} \times q_i$$

και:

$$q_i = \frac{206,6 \times G_{FUEL,i}}{G_{EXHW,i} \times (CO_{2D,i} - CO_{2A,i})}$$

## 1.4.2.4. Συστήματα με μέτρηση ροής

$$G_{EDFW,i} = G_{EXHW,i} \times q_i$$

$$q_i = \frac{G_{TOTW,i}}{(G_{TOTW,i} - G_{DILW,i})}$$

## 1.4.3. Σύστημα αραιώσεως πλήρους ροής

Τα τελικώς εκδιδόμενα αποτελέσματα της δοκιμής για τις εκπομπές σωματιδίων προκύπτουν μετά την επιτέλεση των εξής βημάτων.

Όλοι οι υπολογισμοί βασίζονται στις μέσες τιμές των επιμέρους φάσεων λειτουργίας (i) κατά το διάστημα της δειγματοληψίας.

$$G_{EDFW,i} = G_{TOTW,i}$$

## 1.4.4. Υπολογισμός του ρυθμού ροής της μάζας των σωματιδίων

Ο ρυθμός ροής της μάζας των σωματιδίων υπολογίζεται ως εξής:

Στη μέθοδο του μονού φίλτρου:

$$PT_{mass} = \frac{M_f}{M_{SAM}} \times \frac{(G_{EDFW})_{aver}}{1\,000}$$

όπου:

η  $(G_{EDFW})_{aver}$  για ολόκληρο τον κύκλο δοκιμής υπολογίζεται με σύνολο των μέσων τιμών των ανεξάρτητων φάσεων κατά τη διάρκεια της περιόδου δειγματοληψίας:

$$(G_{EDFW})_{aver} = \sum_{i=1}^n G_{EDFW,i} \times WF_i$$

$$M_{SAM} = \sum_{i=1}^n M_{SAM,i}$$

όπου  $i = 1, \dots, n$

Στη μέθοδο του πολλαπλού φίλτρου:

$$PT_{mass} = \frac{M_{f,i}}{M_{SAM,i}} \times \frac{(G_{EDFW,i})_{aver}}{1\,000}$$

όπου  $i = 1, \dots, n$

Ο ρυθμός ροής της μάζας των σωματιδίων μπορεί να διορθωθεί, για να ληφθεί υπόψη το περιβάλλον, ως εξής:

Στη μέθοδο του μονού φίλτρου:

$$PT_{mass} = \left[ \frac{M_f}{M_{SAM}} - \left( \frac{M_d}{M_{DIL}} \times \left( \sum_{i=1}^{i=n} \left( 1 - \frac{1}{DF_i} \right) \times WF_i \right) \right) \right] \times \frac{(G_{EDFW})_{aver}}{1000}$$

Στην περίπτωση που οι μετρήσεις υπερβαίνουν τη μία, ο λόγος ( $M_d/M_{DIL}$ ) αντικαθίσταται από το λόγο ( $M_d/M_{DIL,aver}$ )

$$DF = 13,4 / (\text{concCO}_2 + (\text{concCO} + \text{concHC}) \times 10^{-4})$$

ή

$$DF = 13,4 / \text{concCO}_2$$

Στη μέθοδο του πολλαπλού φίλτρου:

$$PT_{mass,i} = \left[ \frac{M_{f,i}}{M_{SAM,i}} - \left( \frac{M_d}{M_{DIL}} \times \left( 1 - \frac{1}{DF_i} \right) \right) \right] \times \left[ \frac{G_{EDFW,i}}{1000} \right]$$

Στην περίπτωση που οι μετρήσεις υπερβαίνουν τη μία, ο λόγος ( $M_d/M_{DIL}$ ) αντικαθίσταται από το λόγο ( $M_d/M_{DIL,aver}$ )

$$DF = 13,4 / (\text{concCO}_2 + (\text{concCO} + \text{concHC}) \times 10^{-4})$$

ή

$$DF = 13,4 / \text{concCO}_2$$

#### 1.4.5. Υπολογισμός των ειδικών εκπομπών

Η ειδική εκπομπή σωματιδίων PT (g/kWh) υπολογίζεται με τον ακόλουθο τρόπο (2):

Στη μέθοδο του μονού φίλτρου:

$$PT = \frac{PT_{mass}}{\sum_{i=1}^n P_i \times WF_i}$$

Στη μέθοδο του πολλαπλού φίλτρου:

$$PT = \frac{\sum_{i=1}^n PT_{mass,i} \times WF_i}{\sum_{i=1}^n P_i \times WF_i}$$

#### 1.4.6. Πραγματικός συντελεστής στάθμισης

Για τη μέθοδο του μονού φίλτρου, ο πραγματικός συντελεστής σταθμίσεως  $WF_{E,i}$  για κάθε τρόπο λειτουργίας υπολογίζεται με τον ακόλουθο τρόπο:

$$WF_{E,i} = \frac{M_{SAM,i} \times (G_{EDFW})_{aver}}{M_{SAM} \times (G_{EDFW,i})}$$

όπου  $i = 1, \dots, n$ .

Η τιμή των πραγματικών συντελεστών σταθμίσεως κινείται στα όρια του  $\pm 0,005$  (απόλυτη τιμή) των συντελεστών σταθμίσεως που περιλαμβάνονται στο παράρτημα III τμήμα 3.7.1.

(1) Οι τιμές που αναφέρονται στην προδιαγραφή είναι «αληθείς τιμές». Για τον καθορισμό των οριακών τους τιμών, εφαρμόζονται οι όροι του ISO 4259 «Πετρελαϊκά προϊόντα — Καθορισμός και εφαρμογή ακριβών στοιχείων για τις μεθόδους δοκιμής» και για τον καθορισμό ελάχιστης τιμής λαμβάνεται υπόψη μια ελάχιστη διαφορά 2R πάνω από το μηδέν για τον καθορισμό μέγιστης και ελάχιστης τιμής, η ελάχιστη διαφορά είναι 4R (R = αναπαραγωγιμότητα). Παρά το μέτρο αυτό, το οποίο είναι αναγκαίο για τεχνικούς λόγους, ο παραγωγός καυσίμων θα πρέπει, πάντως, να στοχεύει σε μηδενική τιμή όταν η καθοριζόμενη μέγιστη τιμή είναι 2R και στη μέση τιμή στην περίπτωση αναφοράς μεγίστου και ελάχιστου ορίου. Εφόσον είναι αναγκαίο να διευκρινισθεί αν ένα καύσιμο πληροί τις απαιτήσεις των προδιαγραφών, θα πρέπει να εφαρμόζονται οι όροι του ISO 4259.

(2) Η κλίμακα αριθμού κετανίου δεν είναι σύμφωνη με την απαίτηση μιας ελάχιστης κλίμακας τιμών 4R. Εντούτοις, σε περιπτώσεις διαφωνίας μεταξύ του προμηθευτή και του χρήστη του καυσίμου, για την επίλυση των διαφορών αυτών μπορούν να χρησιμοποιούνται οι όροι του ISO 4259, υπό την προϋπόθεση ότι πραγματοποιούνται επαναληπτικές μετρήσεις, σε αριθμό ικανό για την επίτευξη της αναγκαίας ακρίβειας, κατά προτίμηση σε μεμονωμένους προσδιορισμούς.»



στ) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο τμήμα:

«2. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ (ΔΟΚΙΜΗ NRTC)

Στο παρόν σημείο περιγράφονται οι δύο ακόλουθες αρχές μετρήσεως που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την αξιολόγηση των εκπομπών ρύπων κατά τον κύκλο NRTC:

- τα αέρια συστατικά μετρώνται στα πρωτογενή καυσαέρια σε πραγματικό χρόνο και τα σωματίδια υπολογίζονται με τη χρήση συστήματος αραιώσεως μερικής ροής,
- τα αέρια συστατικά και τα σωματίδια προσδιορίζονται με τη χρήση συστήματος αραιώσεως πλήρους ροής (σύστημα CVS).

2.1. Υπολογισμός αέριων εκπομπών στα πρωτογενή καυσαέρια και σωματιδιακών εκπομπών με σύστημα αραιώσεως μερικής ροής

2.1.1. Εισαγωγή

Ο υπολογισμός των εκπομπών μάζας προκύπτει από πολλαπλασιασμό των σημάτων στιγμιαίας συγκέντρωσης των αέριων συστατικών με το στιγμιαίο ρυθμό ροής μάζας εκπομπών. Ο ρυθμός ροής μάζας των καυσαερίων μπορεί να μετρηθεί άμεσα ή να υπολογιστεί με τις μεθόδους που περιγράφονται στο παράρτημα III προσάρτημα 1 τμήμα 2.2.3. (μέτρηση ροής αέρα εισαγωγής και ροής του καυσίμου, μέθοδος ιχνηθέτη, μέτρηση της ροής αέρα εισαγωγής και του λόγου του αέρα προς το καύσιμο). Πρέπει να δίνεται ιδιαίτερη σημασία στους χρόνους απόκρισης των διαφόρων οργάνων. Οι διαφορές αυτές λαμβάνονται υπόψη με τη χρονική ευθυγράμμιση των σημάτων.

Για τα σωματίδια, χρησιμοποιούνται τα σήματα του ρυθμού ροής μάζας των καυσαερίων για τον έλεγχο του συστήματος αραιώσεως μερικής ροής ώστε να λαμβάνεται δείγμα αναλογικό προς το ρυθμό ροής μάζας των καυσαερίων. Η ποιότητα της αναλογικότητας ελέγχεται με τη διενέργεια ανάλυσης παλινδρόμησης μεταξύ του δείγματος και της ροής καυσαερίων όπως περιγράφεται στο παράρτημα III προσάρτημα 1 τμήμα 2.4.

2.1.2. Προσδιορισμός των αέριων συστατικών

2.1.2.1. Υπολογισμός των εκπομπών μάζας

Η μάζα των ρύπων  $M_{gas}$  (g/δοκιμή) προσδιορίζεται μέσω του υπολογισμού των στιγμιαίων εκπομπών μάζας από τις πρωτογενείς συγκεντρώσεις των ρύπων, των τιμών  $u$  από τον πίνακα 4 (βλέπει επίσης το τμήμα 1.3.4.) και της ροής μάζας των καυσαερίων, με ευθυγράμμιση για το χρόνο μετατροπής και με υπολογισμό του ολοκληρώματος των στιγμιαίων τιμών στο σύνολο του κύκλου. Κατά προτίμηση, οι συγκεντρώσεις μετρώνται σε υγρή βάση. Εάν μετρώνται σε ξηρά βάση, εφαρμόζεται διόρθωση υγρού/ξηρού, όπως περιγράφεται κατωτέρω, στις τιμές στιγμιαίας συγκέντρωσης πριν γίνει οποιοσδήποτε περαιτέρω υπολογισμός.

Πίνακας 4: Τιμές των συντελεστών  $u$  — σε υγρή βάση — για διάφορα συστατικά καυσαερίων

Αέριο	$u$	conc
NO <sub>x</sub>	0,001587	ppm
CO	0,000966	ppm
HC	0,000479	ppm
CO <sub>2</sub>	15,19	%

Η πυκνότητα των HC βασίζεται σε μέσο λόγο άνθρακα προς υδρογόνο ίσο με 1:1,85.

Εφαρμόζεται ο ακόλουθος τύπος:

$$M_{gas} = \sum_{i=1}^{i=n} u \times conc_i \times G_{EXHW,i} \times \frac{1}{f} \text{ (g/δοκιμή)}$$

όπου:

$u$  = λόγος μεταξύ της πυκνότητας του συστατικού καυσαερίου και της πυκνότητας του καυσαερίου

$conc_i$  = στιγμιαία συγκέντρωση αντίστοιχου συστατικού στα πρωτογενή καυσαέρια (ppm)

$G_{EXHW, i}$  = στιγμιαία ροή μάζας καυσαερίων (kg/s)

$f$  = ρυθμός δειγματοληψίας δεδομένων (Hz)

$n$  = αριθμός μετρήσεων

Για τον υπολογισμό των  $NO_x$ , χρησιμοποιείται ο συντελεστής διορθώσεως υγρασίας  $k_H$ , όπως περιγράφεται στη συνέχεια.

Η στιγμιαία μετρούμενη συγκέντρωση, εφόσον δεν έχει ήδη μετρηθεί σε υγρή βάση, μετατρέπεται σε υγρή βάση.

#### 2.1.2.2. Διόρθωση για ξηρή/υγρή βάση

Εάν η στιγμιαία μετρούμενη συγκέντρωση μετράται σε ξηρή βάση, πρέπει να μετατρέπεται σε υγρή βάση σύμφωνα με τους ακόλουθους τύπους:

$$conc_{wet} = k_W \times conc_{dry}$$

όπου:

$$K_{w, r, 1} = \left( \frac{1}{1 + 1,88 \times 0,005 \times (conc_{CO} + conc_{CO_2}) + K_{W2}} \right)$$

με

$$k_{W2} = \frac{1,608 \times H_a}{1000 + (1,608 \times H_a)}$$

όπου:

$conc_{CO_2}$  = συγκέντρωση  $CO_2$  σε ξηρή βάση (%)

$conc_{CO}$  = συγκέντρωση  $CO$  σε ξηρή βάση (%)

$H_a$  = υγρασία αέρα εισαγωγής (g νερού ανά kg ξηρού αέρα)

$$H_a = \frac{6,220 \times R_a \times p_a}{p_B - p_a \times R_a \times 10^{-2}}$$

$R_a$ : σχετική υγρασία του αέρα εισαγωγής (%)

$p_a$ : τάση κορεσμένων ατμών του αέρα εισαγωγής (kPa)

$p_B$ : ολική βαρομετρική πίεση (kPa).

**Σημείωση:** Η  $H_a$  μπορεί να υπολογίζεται από τη μέτρηση της σχετικής υγρασίας, όπως περιγράφεται ανωτέρω, ή από τη μέτρηση του σημείου δρόσου, τη μέτρηση της τάσης των ατμών ή τη μέτρηση ξηρού/υγρού βολβού με τη χρήση των γενικά παραδεκτών τύπων.

2.1.2.3. Διόρθωση υγρασίας και θερμοκρασίας για τα NO<sub>x</sub>

Δεδομένου ότι οι εκπομπές NO<sub>x</sub> εξαρτώνται από τις συνθήκες του αέρα, η συγκέντρωση NO<sub>x</sub> πρέπει να διορθώνεται για τη θερμοκρασία και την υγρασία του αέρα περιβάλλοντος με τους συντελεστές που παρέχονται από τον ακόλουθο τύπο:

$$k_H = \frac{1}{1 - 0,0182 \times (H_a - 10,71) + 0,0045 \times (T_a - 298)}$$

με:

$T_a$  = απόλυτη θερμοκρασία του αέρα εισαγωγής

$H_a$  = υγρασία αέρα εισαγωγής, g νερού ανά kg ξηρού αέρα

$$H_a = \frac{6,220 \times R_a \times p_a}{p_B - p_a \times R_a \times 10^{-2}}$$

όπου:

$R_a$ : σχετική υγρασία του αέρα εισαγωγής (%)

$p_a$ : τάση κορεσμένων ατμών του αέρα εισαγωγής (kPa)

$p_B$ : ολική βαρομετρική πίεση (kPa).

**Σημείωση:** Η  $H_a$  μπορεί να υπολογίζεται από τη μέτρηση της σχετικής υγρασίας, όπως περιγράφεται ανωτέρω, ή από τη μέτρηση του σημείου δρόσου, τη μέτρηση της τάσης των ατμών ή τη μέτρηση ξηρού/υγρού βολβού με τη χρήση των γενικά παραδεκτών τύπων.

## 2.1.2.4. Υπολογισμός των ειδικών εκπομπών

Οι ειδικές εκπομπές (g/kWh) υπολογίζονται για κάθε μεμονωμένο συστατικό με τον ακόλουθο τρόπο:

$$\text{Μεμονωμένο αέριο} = M_{\text{gas}}/W_{\text{act}}$$

Όπου

$W_{\text{act}}$  = πραγματικό έργο κύκλου, όπως ορίζεται στο παράρτημα III τμήμα 4.6.2, (kWh)

## 2.1.3. Υπολογισμός σωματιδίων

## 2.1.3.1. Υπολογισμός της μάζας εκπομπών

Η μάζα των σωματιδίων  $M_{PT}$  (g/δοκιμή) υπολογίζεται με έναν από τους ακόλουθους τρόπους:

α)

$$M_{PT} = \frac{M_f}{M_{SAM}} \times \frac{M_{EDFW}}{1000}$$

όπου:

$M_f$  = μάζα σωματιδίων, που έχει ληφθεί ως δείγμα στο σύνολο του κύκλου (mg)

$M_{SAM}$  = μάζα αραιωμένων καυσαερίων που έχει ληφθεί από τη σήραγγα αραιώσεως για τη συλλογή σωματιδίων (kg)

$M_{EDFW}$  = μάζα ισοδύναμων αραιωμένων καυσαερίων στο σύνολο του κύκλου (kg)

Η ολική μάζα των ισοδύναμων αραιωμένων καυσαερίων στο σύνολο του κύκλου υπολογίζεται με τον ακόλουθο τρόπο:

$$M_{EDFW} = \sum_{i=1}^{i=n} G_{EDFW,i} \times \frac{1}{f}$$

$$G_{EDFW,i} = G_{EXHW,i} \times q_i$$

$$q_i = \frac{G_{TOTW,i}}{(G_{TOTW,i} - G_{DILW,i})}$$

όπου:

- $G_{EDFW,i}$  = στιγμιαίος ρυθμός μάζας των ισοδύναμων αραιωμένων καυσαερίων (kg/s)  
 $G_{EXHW,i}$  = στιγμιαίος ρυθμός ροής μάζας των καυσαερίων (kg/s)  
 $q_i$  = στιγμιαίος λόγος αραιώσεως  
 $G_{TOTW,i}$  = στιγμιαίος ρυθμός ροής μάζας των αραιωμένων καυσίμων μέσω της σήραγγας αραιώσεως (kg/s)  
 $G_{DILW,i}$  = στιγμιαίος ρυθμός ροής μάζας αέρα αραιώσεως (kg/s)  
 $f$  = ρυθμός δειγματοληψίας δεδομένων (Hz)  
 $n$  = αριθμός μετρήσεων

β)

$$M_{PT} = \frac{M_f}{r_s \times 1\,000}$$

όπου:

- $M_f$  = μάζα σωματιδίων, που έχει ληφθεί ως δείγμα στο σύνολο του κύκλου (mg)  
 $r_s$  = μέσος λόγος δείγματος στο σύνολο του κύκλου δοκιμής

όπου:

$$r_s = \frac{M_{SE}}{M_{EXHW}} \times \frac{M_{SAM}}{M_{TOTW}}$$

- $M_{SE}$  = μάζα καυσαερίων που έχει ληφθεί ως δείγμα στο σύνολο του κύκλου (kg)  
 $M_{EXHW}$  = ολική ροή μάζας καυσαερίων στο σύνολο του κύκλου (kg)  
 $M_{SAM}$  = μάζα του δείγματος αραιωμένων καυσαερίων που διέρχεται διαμέσου των φίλτρων δειγματοληψίας σωματιδίων, (kg)  
 $M_{TOTW}$  = μάζα αραιωμένων καυσαερίων που διέρχονται από τη σήραγγα αραιώσεως(kg)

Σημείωση: Σε περίπτωση συστήματος τύπου ολικής δειγματοληψίας, η  $M_{SAM}$  και η  $M_{TOTW}$  είναι ταυτόσημες.

#### 2.1.3.2. Συντελεστής διορθώσεως υγρασίας για τα σωματίδια

Λόγω του ότι η εκπομπή των σωματιδίων στις πετρελαιομηχανές εξαρτάται από τις συνθήκες του αέρα περιβάλλοντος, η συγκέντρωση των σωματιδίων διορθώνεται ως προς την υγρασία του αέρα περιβάλλοντος με τον συντελεστή  $K_p$  που δίδεται από τον ακόλουθο τύπο:

$$k_p = \frac{1}{[1 + 0,0133 \times (H_a - 10,71)]}$$

όπου:

$H_a$  = απόλυτη υγρασία του αέρα εισαγωγής, g νερού ανά kg ξηρού αέρα

$$H_a = \frac{6,220 \times R_a \times p_a}{p_B - p_a \times R_a \times 10^{-2}}$$

$R_a$ : σχετική υγρασία του αέρα εισαγωγής (%)

$p_a$ : τάση κορεσμένων ατμών του αέρα εισαγωγής (kPa)

$p_b$ : ολική βαρομετρική πίεση (kPa).

**Σημείωση:** Η  $H_a$  μπορεί να υπολογιστεί από τη μέτρηση της σχετικής υγρασίας, όπως περιγράφεται ανωτέρω, ή από τη μέτρηση του σημείου δρόσου, τη μέτρηση της τάσης των ατμών ή τη μέτρηση ξηρού/υγρού βολβού με τη χρήση των γενικά παραδεκτών τύπων.

### 2.1.3.3. Υπολογισμός των ειδικών εκπομπών

όπου

$$PT = M_{PT} \times K_p / W_{act}$$

$W_{act}$

πραγματικό έργο κύκλου, όπως ορίζεται στο παράρτημα III = τμήμα 4.6.2 (kWh)

## 2.2. Υπολογισμός αέριων και σωματιδιακών συστατικών με σύστημα αραιώσεως πλήρους ροής

Για τον υπολογισμό των εκπομπών στα αραιωμένα καυσαέρια, είναι απαραίτητο να είναι γνωστός ο ρυθμός ροής μάζας των αραιωμένων καυσαερίων. Η ολική ροή αραιωμένων καυσαερίων στο σύνολο του κύκλου  $M_{TOTW}$  (kg/δοκιμή) υπολογίζεται από τιμές των μετρήσεων στο σύνολο του κύκλου και τα αντίστοιχα δεδομένα διακρίβωσης της διάταξης μετρήσεως ροής ( $V_0$  για PDP,  $K_V$  για CFV,  $C_d$  για SSV) με οποιαδήποτε εκ των μεθόδων που περιγράφονται στο τμήμα 2.2.1. Εάν η ολική μάζα του δείγματος σωματιδίων ( $M_{SAM}$ ) και αέριων ρύπων υπερβαίνει το 0,5% της ολικής ροής CVS ( $M_{TOTW}$ ), η ροή CVS διορθώνεται για τη  $M_{SAM}$  ή η ροή δείγματος σωματιδίων επαναφέρεται σε CVS πριν από τη συσκευή μετρήσεως της ροής

### 2.2.1. Υπολογισμός της ροής αραιωμένων καυσαερίων

Σύστημα PDP-CVS

Ο υπολογισμός της ροής μάζας στο σύνολο του κύκλου γίνεται ως εξής, εάν η θερμοκρασία των αραιωμένων καυσίμων διατηρείται εντός ενός πεδίου  $\pm 6$  K στο σύνολο του κύκλου με τη χρήση εναλλάκτη θερμότητας.

$$M_{TOTW} = 1,293 \times V_0 \times N_p \times (p_b - p_1) \times 273 / (101,3 \times T)$$

όπου:

$M_{TOTW}$  = μάζα των αραιωμένων αερίων σε υγρή βάση στο σύνολο του κύκλου

$V_0$  = όγκος αντλούμενων αερίων ανά περιστροφή υπό συνθήκες της δοκιμής (m<sup>3</sup>/περιστροφή)

$N_p$  = σύνολο περιστροφών αντλίας ανά δοκιμή

$p_b$  = ατμοσφαιρική πίεση στο θάλαμο δοκιμής (kPa)

$p_1$  = πίεση αντίθλιψης κάτω της ατμοσφαιρικής στο στόμιο εισόδου της αντλίας (kPa)

$T$  = μέση θερμοκρασία των αραιωμένων καυσαερίων στο στόμιο εισόδου της αντλίας στο σύνολο του κύκλου (K)

Εάν εφαρμόζεται σύστημα αντιστάθμισης ροής (δηλαδή χωρίς εναλλάκτη θερμότητας), υπολογίζονται οι στιγμιαίες εκπομπές μάζας και εξάγεται το ολοκλήρωμά τους για ολόκληρο τον κύκλο. Στην περίπτωση αυτή, η στιγμιαία μάζα των αραιωμένων καυσαερίων υπολογίζεται ως εξής:

$$M_{TOTW,i} = 1,293 \times V_0 \times N_{p,i} \times (p_b - p_1) \times 273 / (101,3 \times T)$$

όπου:

$N_{p,i}$  = συνολικές περιστροφές της αντλίας ανά μεσοδιάστημα.

## Σύστημα CFV-CVS

Ο υπολογισμός της ροής μάζας στο σύνολο του κύκλου γίνεται ως εξής, εάν η θερμοκρασία των αραιωμένων καυσίμων διατηρείται εντός ενός πεδίου  $\pm 11$  K στο σύνολο του κύκλου με τη χρήση εναλλακτική θερμότητας:

$$M_{TOTW} = 1,293 \times t \times K_V \times p_A / T^{0.5}$$

όπου:

$M_{TOTW}$  = μάζα των αραιωμένων αερίων σε υγρή βάση στο σύνολο του κύκλου

$t$  = χρόνος κύκλου (s)

$K_V$  = συντελεστής διακρίβωσης του βεντούρι κρίσιμης ροής υπό κανονικές συνθήκες

$p_A$  = απόλυτη πίεση στο στόμιο εισόδου του βεντούρι (kPa)

$T$  = απόλυτη θερμοκρασία στο στόμιο εισόδου του βεντούρι (K).

Εάν εφαρμόζεται σύστημα αντιστάθμισης ροής (δηλαδή χωρίς εναλλακτική θερμότητας), υπολογίζονται οι στιγμιαίες εκπομπές μάζας και εξάγεται το ολοκλήρωμά τους για ολόκληρο τον κύκλο. Στην περίπτωση αυτή, η στιγμιαία μάζα των αραιωμένων καυσαερίων υπολογίζεται ως εξής:

$$M_{TOTW,i} = 1,293 \times \Delta t_i \times K_V \times p_A / T^{0.5}$$

όπου:

$\Delta t_i$  = μεσοδιάστημα (s)

## Σύστημα SSV-CVS

Ο υπολογισμός της ροής μάζας στο σύνολο του κύκλου γίνεται ως εξής, εάν η θερμοκρασία των αραιωμένων καυσίμων διατηρείται εντός ενός πεδίου  $\pm 11$  K στο σύνολο του κύκλου με τη χρήση εναλλακτική θερμότητας:

$$M_{TOTW} = 1,293 \times Q_{SSV}$$

όπου:

$$Q_{SSV} = A_0 d^2 C_d P_A \sqrt{\left[ \frac{1}{T} \left( r^{1.4286} - r^{1.7143} \right) \left( \frac{1}{1 - \beta^4 r^{1.4286}} \right) \right]}$$

$A_0$  = συνάρθροισμα σταθερών και μετατροπών μονάδων

$$= 0,006111 \text{ σε μοναδες SI} \left( \frac{m^3}{\min} \right) \left( \frac{K^{\frac{1}{2}}}{kPa} \right) \left( \frac{1}{mm^2} \right)$$

$d$  = διάμετρος του λαιμού του SSV m

$C_d$  = συντελεστής παροχής του SSV

$P_A$  = απόλυτη πίεση στο στόμιο εισόδου του βεντούρι (kPa)

$T$  = θερμοκρασία στην είσοδο του βεντούρι (K)

$r$  = λόγος της πίεσης στο λαιμό του SSV προς την απολυτή, στατική πίεση στην

$$\text{είσοδο} = 1 - \frac{\Delta P}{P_A}$$

$\beta$  = λόγος της διαμέτρου του λαιμού του SSV,  $d$ , προς την εσωτερική διάμετρο του σωλήνα

$$\text{του στομίου} = \frac{d}{D}$$

Εάν εφαρμόζεται σύστημα αντιστάθμισης ροής (δηλαδή χωρίς εναλλάκτη θερμότητας), υπολογίζονται οι στιγμιαίες εκπομπές μάζας και εξάγεται το ολοκλήρωμά τους για ολόκληρο τον κύκλο. Στην περίπτωση αυτή, η στιγμιαία μάζα των αραιωμένων καυσαερίων υπολογίζεται ως εξής:

$$M_{TOTW} = 1,293 \times Q_{SSV} \times \Delta t_i$$

όπου:

$$Q_{SSV} = A_0 d^2 C_d P_A \sqrt{\left[ \frac{1}{T} (r^{1,4286} - r^{1,7143}) \left( \frac{1}{1 - \beta^4 r^{1,4286}} \right) \right]}$$

$\Delta t_i$  = μεσοδιάστημα (s)

Ο υπολογισμός σε πραγματικό χρόνο αρχίζει είτε με μια λογική τιμή για τον  $C_d$ , όπως 0,98, ή με μια λογική τιμή της  $Q_{SSV}$ . Εάν ο υπολογισμός αρχίσει με την  $Q_{SSV}$ , πρέπει να χρησιμοποιηθεί η αρχική τιμή της  $Q_{SSV}$  για την εκτίμηση του Re.

Κατά τη διάρκεια όλων των δοκιμών εκπομπών, ο αριθμός Reynolds στο λαμό του SSV πρέπει να είναι εντός του φάσματος των αριθμών Reynolds που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό της καμπύλης διακρίβωσης που αναπτύχθηκε στο προσάρτημα 2 τμήμα 3.2.

#### 2.2.2. Διόρθωση υγρασίας για τα $NO_x$

Δεδομένου ότι οι εκπομπές  $NO_x$  εξαρτώνται από τις συνθήκες του αέρα του περιβάλλοντος, η συγκέντρωση  $NO_x$  πρέπει να διορθώνεται με το συντελεστή που δίδεται από τον ακόλουθο τύπο, ώστε να λαμβάνεται υπόψη η υγρασία του περιβάλλοντος:

$$k_H = \frac{1}{1 - 0,0182 \times (H_a - 10,71) + 0,0045 \times (T_a - 298)}$$

όπου:

$T_a$  = θερμοκρασία του αέρα (K)

$H_a$  = απόλυτη υγρασία του αέρα εισαγωγής (g νερού ανά kg ξηρού αέρα)

όπου,

$$H_a = \frac{6,220 \times R_a \times p_a}{p_B - p_a \times R_a \times 10^{-2}}$$

$R_a$  = σχετική υγρασία του αέρα εισαγωγής (%)

$p_a$  = τάση κορεσμένων ατμών του αέρα εισαγωγής (kPa)

$p_B$  = ολική βαρομετρική πίεση (kPa).

**Σημείωση:** Η  $H_a$  μπορεί να υπολογιστεί από τη μέτρηση της σχετικής υγρασίας, όπως περιγράφεται ανωτέρω, ή από τη μέτρηση του σημείου δρόσου, τη μέτρηση της τάσης των ατμών ή τη μέτρηση ξηρού/υγρού βολβού με τη χρήση των γενικά παραδεκτών τύπων.

#### 2.2.3. Υπολογισμός της ροής μάζας εκπομπών

##### 2.2.3.1. Συστήματα με σταθερή ροή μάζας

Για τα συστήματα με εναλλάκτη θερμότητας, η μάζα των ρύπων  $M_{GAS}$  (g/δοκιμή) υπολογίζεται με την ακόλουθη εξίσωση:

$$M_{GAS} = u \times conc \times M_{TOTW}$$

όπου:

$u$  = λόγος μεταξύ της πυκνότητας του συστατικού καυσαερίου και της πυκνότητας του αραιωμένου καυσαερίου, όπως αναφέρεται στον πίνακα 4, στο τμήμα 2.1.2.1

$conc$  = μέσες συγκεντρώσεις με διόρθωση για το περιβάλλον στο σύνολο τον κύκλο από ολοκλήρωση (υποχρεωτική για  $NO_x$  και HC) ή μέτρηση σάκων (ppm)

$M_{TOTW}$  = ολική μάζα των αραιωμένων καυσαερίων στο σύνολο του κύκλου, όπως ορίζεται στο τμήμα 2.2.1 (kg)

Δεδομένου ότι οι εκπομπές  $NO_x$  εξαρτώνται από τις συνθήκες του αέρα του περιβάλλοντος, η συγκέντρωση  $NO_x$  πρέπει να διορθώνεται με τον συντελεστή  $k_H$ , όπως περιγράφεται στο τμήμα 2.2.2, ώστε να λαμβάνεται υπόψη η υγρασία του περιβάλλοντος:

Οι συγκεντρώσεις που μετρώνται σε ξηρή βάση μετατρέπονται σε υγρή βάση σύμφωνα με το τμήμα 1.3.2. του παρόντος προσαρτήματος.

#### 2.2.3.1.1. Προσδιορισμός των συγκεντρώσεων με διόρθωση για το περιβάλλον

Η μέση συγκέντρωση προερχόμενων εκ του περιβάλλοντος αερίων ρύπων στον αέρα αραιώσεως αφαιρείται από τις μετρούμενες συγκεντρώσεις, ώστε να προκύψουν οι καθαρές συγκεντρώσεις των ρύπων. Οι μέσες τιμές των εκ του περιβάλλοντος προερχόμενων συγκεντρώσεων μπορούν να προσδιοριστούν με τη μέθοδο των σάκων δείγματος ή με συνεχείς μετρήσεις με ολοκλήρωση. Χρησιμοποιείται ο ακόλουθος τύπος:

$$conc = conc_e - conc_d \times (1 - (1/DF))$$

όπου:

$conc$  = συγκέντρωση του εκάστοτε ρύπου στα αραιωμένα καυσαέρια, διορθωμένη κατά την ποσότητα του ρύπου αυτού που περιέχεται στον αέρα αραιώσεως (ppm)

$conc_e$  = συγκέντρωση του εκάστοτε ρύπου μετρημένη στα αραιωμένα καυσαέρια (ppm)

$conc_d$  = συγκέντρωση του εκάστοτε ρύπου μετρημένη στον αέρα αραιώσεως (ppm)

DF = συντελεστής αραιώσεως

Ο συντελεστής αραιώσεως υπολογίζεται ως εξής:

$$DF = \frac{13,4}{conc_{eCO_2} + (conc_{eHC} + conc_{eCO}) \times 10^{-4}}$$

#### 2.2.3.2. Συστήματα με αντιστάθμιση ροής

Για συστήματα χωρίς εναλλάκτη θερμότητας, η μάζα των ρύπων  $M_{GAS}$  (g/δοκιμή) προσδιορίζεται με υπολογισμό των στιγμιαίων εκπομπών μάζας και με την εξαγωγή του ολοκληρώματος των στιγμιαίων τιμών στο σύνολο του κύκλου. Επίσης, η διόρθωση για το περιβάλλον εφαρμόζεται απευθείας στην τιμή της στιγμιαίας συγκέντρωσης. Εφαρμόζονται οι ακόλουθοι τύποι:

$$M_{GAS} = \sum_{i=1}^n (M_{TOTW,i} \times conc_{e,i} \times u) - (M_{TOTW} \times conc_d \times (1 - 1/DF) \times u)$$



όπου:

$conc_{e,i}$  = στιγμιαία συγκέντρωση του αντίστοιχου ρύπου μετρημένη στα αραιωμένα καυσαέρια (ppm)

$conc_D$  = συγκέντρωση του αντίστοιχου ρύπου μετρημένη στον αέρα αραιώσεως (ppm)

$u$  = λόγος μεταξύ της πυκνότητας του συστατικού καυσαερίου και της πυκνότητας του αραιωμένου καυσίμου, όπως αναφέρεται στον πίνακα 4, στο τμήμα 2.1.2.1

$M_{TOTW,i}$  = στιγμιαία μάζα των αραιωμένων καυσαερίων (τμήμα 2.2.1) (kg)

$M_{TOTW}$  = ολική μάζα των αραιωμένων καυσαερίων στο σύνολο του κύκλου (τμήμα 2.2.1) (kg)

$DF$  = συντελεστής αραιώσεως, όπως ορίζεται στο τμήμα 2.2.3.1.1.

Δεδομένου ότι οι εκπομπές  $NO_x$  εξαρτώνται από τις συνθήκες του αέρα του περιβάλλοντος, η συγκέντρωση  $NO_x$  πρέπει να διορθώνεται με τον συντελεστή  $k_H$ , όπως περιγράφεται στο τμήμα 2.2.2, ώστε να λαμβάνεται υπόψη η υγρασία το περιβάλλοντος:

#### 2.2.4. Υπολογισμός των ειδικών εκπομπών

Οι ειδικές εκπομπές (g/kWh) υπολογίζονται για κάθε μεμονωμένο συστατικό με τον ακόλουθο τρόπο:

Μεμονωμένο αέριο =  $M_{gas}/W_{act}$

Όπου

$W_{act}$  = πραγματικό έργο κύκλου, όπως ορίζεται στο παράρτημα III τμήμα 4.6.2. (kWh)

#### 2.2.5. Υπολογισμός της εκπομπής σωματιδίων

##### 2.2.5.1. Υπολογισμός της ροής μάζας

Η μάζα των σωματιδίων  $M_{pt}$  (g/δοκιμή) υπολογίζεται ως εξής:

$$M_{PT} = \frac{M_f}{M_{SAM}} \times \frac{M_{TOTW}}{1\ 000}$$

$M_f$  = μάζα σωματιδίων, που έχει ληφθεί ως δείγμα στο σύνολο του κύκλου (mg)

$M_{TOTW}$  = ολική μάζα των αραιωμένων καυσαερίων στο σύνολο του κύκλου, όπως καθορίζεται στο τμήμα 2.2.1. (kg)

$M_{SAM}$  = μάζα αραιωμένων καυσαερίων που έχει ληφθεί από τη σήραγγα αραιώσεως για τη συλλογή σωματιδίων (kg)

και:

$M_f$  =  $M_{f,p} + M_{f,b}$ , αν ζυγίζονται χωριστά (mg)

$M_{f,p}$  = μάζα σωματιδίων που συλλέγεται στο βασικό φίλτρο (mg)

$M_{f,b}$  = μάζα σωματιδίων που συλλέγεται στο συμπληρωματικό φίλτρο (mg)

Αν χρησιμοποιείται σύστημα διπλής αραιώσεως, η μάζα του αέρα βοηθητικής αραιώσεως αφαιρείται από τη ολική μάζα των διπλά αραιωμένων καυσαερίων από τα οποία λαμβάνεται δείγμα μέσω των φίλτρων σωματιδίων.

$$M_{SAM} = M_{TOT} - M_{SEC}$$

όπου:

$M_{TOT}$  = μάζα διπλά αραιωμένων καυσαερίων που διέρχεται μέσω του φίλτρο σωματιδίων (kg)

$M_{SEC}$  = μάζα αέρα βοηθητικής αραιώσεως, (kg)

Αν τα επίπεδα των εκ του περιβάλλοντος προερχόμενων σωματιδίων στον αέρα αραιώσεως υπολογίζονται σύμφωνα με το παράρτημα III τμήμα 4.4.4, η μάζα σωματιδίων μπορεί να υποβάλλεται σε διόρθωση για το περιβάλλον. Στην περίπτωση αυτή η μάζα (g/δοκιμή) των σωματιδίων υπολογίζεται ως εξής:

$$M_{PT} = \left[ \frac{M_f}{M_{SAM}} - \left( \frac{M_d}{M_{DIL}} \times \left( 1 - \frac{1}{DF} \right) \right) \right] \times \frac{M_{TOTW}}{1000}$$

όπου:

$M_f, M_{SAM}, M_{TOTW}$  = βλ. ανωτέρω

$M_{DIL}$  = μάζα αέρα βασικής αραιώσεως, από τον οποίο λαμβάνονται δείγματα με δειγματολήπτη σωματιδίων προερχόμενων εκ του περιβάλλοντος, kg

$M_d$  = μάζα συλλεγόμενων εκ του περιβάλλοντος προερχόμενων σωματιδίων του αέρα βασικής αραιώσεως, mg

DF = συντελεστής αραιώσεως, όπως ορίζεται στο τμήμα 2.2.3.1.1

#### 2.2.5.2. Συντελεστής διορθώσεως υγρασίας για τα σωματίδια

Λόγω του ότι η εκπομπή των σωματιδίων στις πετρελαιομηχανές εξαρτάται από τις συνθήκες του αέρα περιβάλλοντος, η μάζα των σωματιδίων διορθώνεται ως προς την υγρασία του αέρα περιβάλλοντος με τον συντελεστή  $K_p$  που δίδεται από τον ακόλουθο τύπο:

$$k_p = \frac{1}{[1 + 0,0133 \times (H_a - 10,71)]}$$

όπου:

$H_a$  = απόλυτη υγρασία του αέρα εισαγωγής, g νερού ανά kg ξηρού αέρα

$$H_a = \frac{6,220 \times R_a \times p_a}{p_B - p_a \times R_a \times 10^{-2}}$$

όπου:

$R_a$ : σχετική υγρασία του αέρα εισαγωγής (%)

$P_a$ : τάση κορεσμένων ατμών του αέρα εισαγωγής (kPa)

$P_B$ : ολική βαρομετρική πίεση (kPa).

Σημείωση: Η  $H_a$  μπορεί να υπολογιστεί από τη μέτρηση της σχετικής υγρασίας, όπως περιγράφεται ανωτέρω, ή από τη μέτρηση του σημείου δρόσου, τη μέτρηση της τάσης των ατμών ή τη μέτρηση ξηρού/υγρού βολβού με τη χρήση των γενικά παραδεκτών τύπων.

#### 2.2.5.3. Υπολογισμός της ειδικής εκπομπής

Η εκπομπή σωματιδίων (g/kWh) υπολογίζεται με τον ακόλουθο τρόπο:

$$PT = M_{PT} \times K_p / W_{act}$$

όπου

$W_{act}$  = πραγματικό έργο κύκλου, όπως ορίζεται στο παράρτημα III τμήμα 4.6.2. (kWh)».

9. Προστίθενται τα ακόλουθα προσαρτήματα:

«Προσάρτημα 4

**ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΔΥΝΑΜΟΜΕΤΡΟΥ ΚΙΝΗΤΗΡΑ ΓΙΑ ΤΗ ΔΟΚΙΜΗ NRTC**

Χρόν. s	Κανον. Στροφ. (%)	Κανον Ροπή (%)	Χρόν. s	Κανον. Στροφ. (%)	Κανον Ροπή (%)	Χρόν. s	Κανον. Στροφ. (%)	Κανον Ροπή (%)
1	0	0	50	102	51	99	72	23
2	0	0	51	102	50			
3	0	0	52	102	46	100	74	22
4	0	0	53	102	41			
5	0	0	54	102	31	101	75	24
6	0	0	55	89	2			
7	0	0	56	82	0	102	73	30
8	0	0	57	47	1			
9	0	0	58	23	1	103	74	24
10	0	0	59	1	3			
11	0	0	60	1	8	104	77	6
12	0	0	61	1	3			
13	0	0	62	1	5	105	76	12
14	0	0	63	1	6			
15	0	0	64	1	4	106	74	39
16	0	0	65	1	4			
17	0	0	66	0	6	107	72	30
18	0	0	67	1	4			
19	0	0	68	9	21	108	75	22
20	0	0	69	25	56			
21	0	0	70	64	26	109	78	64
22	0	0	71	60	31			
23	0	0	72	63	20	110	102	34
24	1	3	73	62	24			
25	1	3	74	64	8	111	103	28
26	1	3	75	58	44			
27	1	3	76	65	10	112	103	28
28	1	3	77	65	12			
29	1	3	78	68	23	113	103	19
30	1	6	79	69	30			
31	1	6	80	71	30	114	103	32
32	2	1	81	74	15			
33	4	13	82	71	23	115	104	25
34	7	18	83	73	20			
35	9	21	84	73	21	116	103	38
36	17	20	85	73	19			
37	33	42	86	70	33	117	103	39
38	57	46	87	70	34			
39	44	33	88	65	47	118	103	34
40	31	0	89	66	47			
41	22	27	90	64	53	119	102	44
42	33	43	91	65	45			
43	80	49	92	66	38	120	103	38
44	105	47	93	67	49			
45	98	70	94	69	39	121	102	43
46	104	36	95	69	39			
47	104	65	96	66	42	122	103	34
48	96	71	97	71	29			
49	101	62	98	75	29	123	102	41
						124	103	44
						125	103	37
						126	103	27
						127	104	13

Χρόν. s	Κανον. Στροφ. (%)	Κανον Ροπή (%)	Χρόν. s	Κανον. Στροφ. (%)	Κανον Ροπή (%)	Χρόν. s	Κανον. Στροφ. (%)	Κανον Ροπή (%)
			181	1	4	235	20	19
128	104	30	182	1	5			
129	104	19	183	1	6	236	4	10
130	103	28	184	1	5			
131	104	40	185	1	3	237	5	7
132	104	32	186	1	4			
133	101	63	187	1	4	238	4	5
134	102	54	188	1	6			
135	102	52	189	8	18	239	4	6
136	102	51	190	20	51			
137	103	40	191	49	19	240	4	6
138	104	34	192	41	13			
139	102	36	193	31	16	241	4	5
140	104	44	194	28	21			
141	103	44	195	21	17	242	7	5
142	104	33	196	31	21			
143	102	27	197	21	8	243	16	28
144	103	26	198	0	14			
145	79	53	199	0	12	244	28	25
146	51	37	200	3	8			
147	24	23	201	3	22	245	52	53
148	13	33	202	12	20			
149	19	55	203	14	20	246	50	8
150	45	30	204	16	17			
151	34	7	205	20	18	247	26	40
152	14	4	206	27	34			
153	8	16	207	32	33	248	48	29
154	15	6	208	41	31			
155	39	47	209	43	31	249	54	39
156	39	4	210	37	33			
157	35	26	211	26	18	250	60	42
158	27	38	212	18	29			
159	43	40	213	14	51	251	48	18
160	14	23	214	13	11			
161	10	10	215	12	9	252	54	51
162	15	33	216	15	33			
163	35	72	217	20	25	253	88	90
164	60	39	218	25	17			
165	55	31	219	31	29	254	103	84
166	47	30	220	36	66			
167	16	7	221	66	40	255	103	85
168	0	6	222	50	13			
169	0	8	223	16	24	256	102	84
170	0	8	224	26	50			
171	0	2	225	64	23	257	58	66
172	2	17	226	81	20			
173	10	28	227	83	11	258	64	97
174	28	31	228	79	23			
175	33	30	229	76	31	259	56	80
176	36	0	230	68	24			
177	19	10	231	59	33	260	51	67
178	1	18	232	59	3			
179	0	16	233	25	7	261	52	96
180	1	3	234	21	10			
						262	63	62
						263	71	6
						264	33	16
						265	47	45
						266	43	56
						267	42	27
						268	42	64

Χρόν. s	Κανον. Στροφ. (%)	Κανον Ροπή (%)	Χρόν. s	Κανον. Στροφ. (%)	Κανον Ροπή (%)	Χρόν. s	Κανον. Στροφ. (%)	Κανον Ροπή (%)
269	75	74	322	15	15	376	9	5
270	68	96	323	12	9			
271	86	61	324	13	27	377	9	12
272	66	0	325	15	28	378	12	46
273	37	0	326	16	28			
274	45	37	327	16	31	379	15	30
275	68	96	328	15	20			
276	80	97	329	17	0	380	26	28
277	92	96	330	20	34	381	13	9
278	90	97	331	21	25			
279	82	96	332	20	0	382	16	21
280	94	81	333	23	25	383	24	4
281	90	85	334	30	58			
282	96	65	335	63	96	384	36	43
283	70	96	336	83	60	385	65	85
284	55	95	337	61	0	386	78	66
285	70	96	338	26	0			
286	79	96	339	29	44	387	63	39
287	81	71	340	68	97			
288	71	60	341	80	97	388	32	34
289	92	65	342	88	97			
290	82	63	343	99	88	389	46	55
291	61	47	344	102	86	390	47	42
292	52	37	345	100	82			
293	24	0	346	74	79	391	42	39
294	20	7	347	57	79			
295	39	48	348	76	97	392	27	0
296	39	54	349	84	97	393	14	5
297	63	58	350	86	97			
298	53	31	351	81	98	394	14	14
299	51	24	352	83	83	395	24	54
300	48	40	353	65	96			
301	39	0	354	93	72	396	60	90
302	35	18	355	63	60	397	53	66
303	36	16	356	72	49			
304	29	17	357	56	27	398	70	48
305	28	21	358	29	0			
306	31	15	359	18	13	399	77	93
307	31	10	360	25	11	400	79	67
308	43	19	361	28	24			
309	49	63	362	34	53	401	46	65
310	78	61	363	65	83	402	69	98
311	78	46	364	80	44			
312	66	65	365	77	46	403	80	97
313	78	97	366	76	50			
314	84	63	367	45	52	404	74	97
315	57	26	368	61	98			
316	36	22	369	61	69	405	75	98
317	20	34	370	63	49	406	56	61
318	19	8	371	32	0			
319	9	10	372	10	8	407	42	0
320	5	5	373	17	7	408	36	32
321	7	11	374	16	13			
			375	11	6	409	34	43

Χρόν. s	Κανον. Στροφ. (%)	Κανον Ροπή (%)	Χρόν. s	Κανον. Στροφ. (%)	Κανον Ροπή (%)	Χρόν. s	Κανον. Στροφ. (%)	Κανον Ροπή (%)
410	68	83	463	53	48	517	85	72
411	102	48	464	40	48	518	85	73
412	62	0	465	51	75	519	83	73
413	41	39	466	75	72	520	79	73
414	71	86	467	89	67	521	78	73
415	91	52	468	93	60	522	81	73
416	89	55	469	89	73	523	82	72
417	89	56	470	86	73	524	94	56
418	88	58	471	81	73	525	66	48
419	78	69	472	78	73	526	35	71
420	98	39	473	78	73	527	51	44
421	64	61	474	76	73	528	60	23
422	90	34	475	79	73	529	64	10
423	88	38	476	82	73	530	63	14
424	97	62	477	86	73	531	70	37
425	100	53	478	88	72	532	76	45
426	81	58	479	92	71	533	78	18
427	74	51	480	97	54	534	76	51
428	76	57	481	73	43	535	75	33
429	76	72	482	36	64	536	81	17
430	85	72	483	63	31	537	76	45
431	84	60	484	78	1	538	76	30
432	83	72	485	69	27	539	80	14
433	83	72	486	67	28	540	71	18
434	86	72	487	72	9	541	71	14
435	89	72	488	71	9	542	71	11
436	86	72	489	78	36	543	65	2
437	87	72	490	81	56	544	31	26
438	88	72	491	75	53	545	24	72
439	88	71	492	60	45	546	64	70
440	87	72	493	50	37	547	77	62
441	85	71	494	66	41	548	80	68
442	88	72	495	51	61	549	83	53
443	88	72	496	68	47	550	83	50
444	84	72	497	29	42			
445	83	73	498	24	73			
446	77	73	499	64	71			
447	74	73	500	90	71			
448	76	72	501	100	61			
449	46	77	502	94	73			
450	78	62	503	84	73			
451	79	35	504	79	73			
452	82	38	505	75	72			
453	81	41	506	78	73			
454	79	37	507	80	73			
455	78	35	508	81	73			
456	78	38	509	81	73			
457	78	46	510	83	73			
458	75	49	511	85	73			
459	73	50	512	84	73			
460	79	58	513	85	73			
461	79	71	514	86	73			
462	83	44	515	85	73			
			516	85	73			

Χρόν. s	Κανον. Στροφ. (%)	Κανον Ροπή (%)	Χρόν. s	Κανον. Στροφ. (%)	Κανον Ροπή (%)	Χρόν. s	Κανον. Στροφ. (%)	Κανον Ροπή (%)
551	83	50	604	72	31	658	78	71
552	85	43	605	72	27			
553	86	45	606	67	44	659	81	70
554	89	35	607	68	37	660	83	72
555	82	61	608	67	42			
556	87	50	609	68	50	661	84	71
557	85	55	610	77	43	662	86	71
558	89	49	611	58	4	663	87	71
559	87	70	612	22	37	664	92	72
560	91	39	613	57	69			
561	72	3	614	68	38	665	91	72
562	43	25	615	73	2			
563	30	60	616	40	14	666	90	71
564	40	45	617	42	38	667	90	71
565	37	32	618	64	69	668	91	71
566	37	32	619	64	74			
567	43	70	620	67	73	669	90	70
568	70	54	621	65	73	670	90	72
569	77	47	622	68	73			
570	79	66	623	65	49	671	91	71
571	85	53	624	81	0	672	90	71
572	83	57	625	37	25	673	90	71
573	86	52	626	24	69			
574	85	51	627	68	71	674	92	72
575	70	39	628	70	71	675	93	69
576	50	5	629	76	70			
577	38	36	630	71	72	676	90	70
578	30	71	631	73	69	677	93	72
579	75	53	632	76	70	678	91	70
580	84	40	633	77	72	679	89	71
581	85	42	634	77	72			
582	86	49	635	77	72	680	91	71
583	86	57	636	77	70	681	90	71
584	89	68	637	76	71	682	90	71
585	99	61	638	76	71	683	92	71
586	77	29	639	77	71	684	91	71
587	81	72	640	77	71	685	93	71
588	89	69	641	78	70	686	93	68
589	49	56	642	77	70	687	98	68
590	79	70	643	77	71	688	98	67
591	104	59	644	79	72	689	100	69
592	103	54	645	78	70	690	99	68
593	102	56	646	80	70	691	100	71
594	102	56	647	82	71			
595	103	61	648	84	71			
596	102	64	649	83	71			
597	103	60	650	83	73			
598	93	72	651	81	70			
599	86	73	652	80	71			
600	76	73	653	78	71			
601	59	49	654	76	70			
602	46	22	655	76	70			
603	40	65	656	76	71			
			657	79	71			

Χρόν. s	Κανον. Στροφ. (%)	Κανον Ροπή (%)	Χρόν. s	Κανον. Στροφ. (%)	Κανον Ροπή (%)	Χρόν. s	Κανον. Στροφ. (%)	Κανον Ροπή (%)
692	99	68	745	103	49	799	51	5
693	100	69	746	102	45			
694	102	72	747	103	42	800	51	6
695	101	69	748	103	46			
696	100	69	749	103	38	801	51	6
697	102	71	750	102	48	802	52	5
698	102	71	751	103	35			
699	102	69	752	102	48	803	52	5
700	102	71	753	103	49			
701	102	68	754	102	48	804	57	44
702	100	69	755	102	46			
703	102	70	756	103	47	805	98	90
704	102	68	757	102	49			
705	102	70	758	102	42	806	105	94
706	102	72	759	102	52			
707	102	68	760	102	57	807	105	100
708	102	69	761	102	55			
709	100	68	762	102	61	808	105	98
710	102	71	763	102	61			
711	101	64	764	102	58	809	105	95
712	102	69	765	103	58			
713	102	69	766	102	59	810	105	96
714	101	69	767	102	54			
715	102	64	768	102	63	811	105	92
716	102	69	769	102	61			
717	102	68	770	103	55	812	104	97
718	102	70	771	102	60			
719	102	69	772	102	72	813	100	85
720	102	70	773	103	56			
721	102	70	774	102	55	814	94	74
722	102	62	775	102	67			
723	104	38	776	103	56	815	87	62
724	104	15	777	84	42			
725	102	24	778	48	7	816	81	50
726	102	45	779	48	6			
727	102	47	780	48	6	817	81	46
728	104	40	781	48	7			
729	101	52	782	48	6	818	80	39
730	103	32	783	48	7			
731	102	50	784	67	21	819	80	32
732	103	30	785	105	59			
733	103	44	786	105	96	820	81	28
734	102	40	787	105	74			
735	103	43	788	105	66	821	80	26
736	103	41	789	105	62			
737	102	46	790	105	66	822	80	23
738	103	39	791	89	41			
739	102	41	792	52	5	823	80	23
740	103	41	793	48	5			
741	102	38	794	48	7	824	80	20
742	103	39	795	48	5			
743	102	46	796	48	6	825	81	19
744	104	46	797	48	4			
			798	52	6	826	80	18
						827	81	17
						828	80	20
						829	81	24
						830	81	21
						831	80	26
						832	80	24



Χρόν. s	Κανον. Στροφ. (%)	Κανον Ροπή (%)	Χρόν. s	Κανον. Στροφ. (%)	Κανον Ροπή (%)	Χρόν. s	Κανον. Στροφ. (%)	Κανον Ροπή (%)
833	80	23	886	50	5	940	81	42
834	80	22	887	50	5	941	81	31
835	81	21	888	51	5	942	81	30
836	81	24	889	51	5	943	81	35
837	81	24	890	51	5	944	81	28
838	81	22	891	63	50	945	81	27
839	81	22	892	81	34	946	80	27
840	81	21	893	81	25	947	81	31
841	81	31	894	81	29	948	81	41
842	81	27	895	81	23	949	81	41
843	80	26	896	80	24	950	81	37
844	80	26	897	81	24	951	81	43
845	81	25	898	81	28	952	81	34
846	80	21	899	81	27	953	81	31
847	81	20	900	81	22	954	81	26
848	83	21	901	81	19	955	81	23
849	83	15	902	81	17	956	81	27
850	83	12	903	81	17	957	81	38
851	83	9	904	81	17	958	81	40
852	83	8	905	81	15	959	81	39
853	83	7	906	80	15	960	81	27
854	83	6	907	80	28	961	81	33
855	83	6	908	81	22	962	80	28
856	83	6	909	81	24	963	81	34
857	83	6	910	81	19	964	83	72
858	83	6	911	81	21	965	81	49
859	76	5	912	81	20	966	81	51
860	49	8	913	83	26	967	80	55
861	51	7	914	80	63	968	81	48
862	51	20	915	80	59	969	81	36
863	78	52	916	83	100	970	81	39
864	80	38	917	81	73	971	81	38
865	81	33	918	83	53	972	80	41
866	83	29	919	80	76	973	81	30
867	83	22	920	81	61			
868	83	16	921	80	50			
869	83	12	922	81	37			
870	83	9	923	82	49			
871	83	8	924	83	37			
872	83	7	925	83	25			
873	83	6	926	83	17			
874	83	6	927	83	13			
875	83	6	928	83	10			
876	83	6	929	83	8			
877	83	6	930	83	7			
878	59	4	931	83	7			
879	50	5	932	83	6			
880	51	5	933	83	6			
881	51	5	934	83	6			
882	51	5	935	71	5			
883	50	5	936	49	24			
884	50	5	937	69	64			
885	50	5	938	81	50			
			939	81	43			

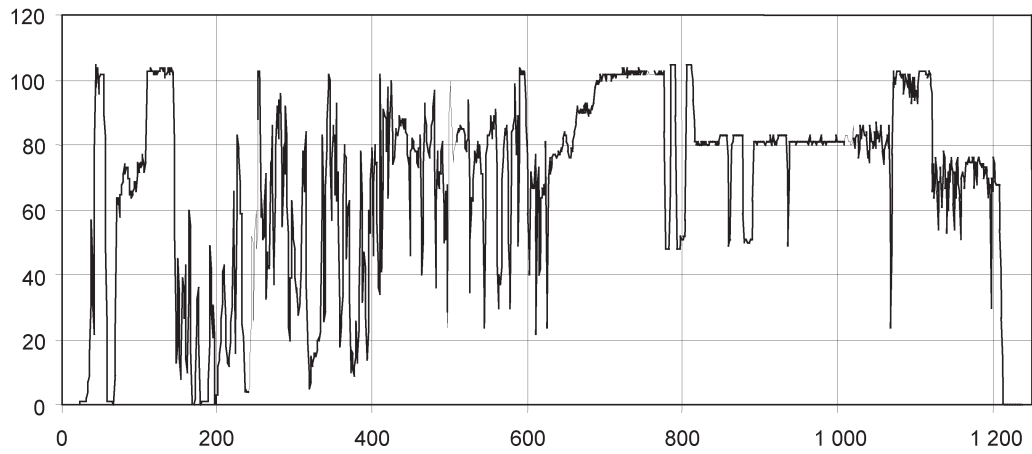
Χρόν. s	Κανον. Στροφ. (%)	Κανον Ροπή (%)	Χρόν. s	Κανον. Στροφ. (%)	Κανον Ροπή (%)	Χρόν. s	Κανον. Στροφ. (%)	Κανον Ροπή (%)
974	81	23	1 027	76	60	1 081	102	13
975	81	19	1 028	79	51	1 082	101	29
976	81	25	1 029	86	26	1 083	102	25
977	81	29	1 030	82	34	1 084	102	20
978	83	47	1 031	84	25	1 085	96	60
979	81	90	1 032	86	23	1 086	99	38
980	81	75	1 033	85	22	1 087	102	24
981	80	60	1 034	83	26	1 088	100	31
982	81	48	1 035	83	25	1 089	100	28
983	81	41	1 036	83	37	1 090	98	3
984	81	30	1 037	84	14	1 091	102	26
985	80	24	1 038	83	39	1 092	95	64
986	81	20	1 039	76	70	1 093	102	23
987	81	21	1 040	78	81	1 094	102	25
988	81	29	1 041	75	71	1 095	98	42
989	81	29	1 042	86	47	1 096	93	68
990	81	27	1 043	83	35	1 097	101	25
991	81	23	1 044	81	43	1 098	95	64
992	81	25	1 045	81	41	1 099	101	35
993	81	26	1 046	79	46	1 100	94	59
994	81	22	1 047	80	44	1 101	97	37
995	81	20	1 048	84	20	1 102	97	60
996	81	17	1 049	79	31	1 103	93	98
997	81	23	1 050	87	29	1 104	98	53
998	83	65	1 051	82	49	1 105	103	13
999	81	54	1 052	84	21	1 106	103	11
1 000	81	50	1 053	82	56	1 107	103	11
1 001	81	41	1 054	81	30	1 108	103	13
1 002	81	35	1 055	85	21	1 109	103	10
1 003	81	37	1 056	86	16	1 110	103	10
1 004	81	29	1 057	79	52	1 111	103	11
1 005	81	28	1 058	78	60	1 112	103	10
1 006	81	24	1 059	74	55	1 113	103	10
1 007	81	19	1 060	78	84	1 114	102	18
1 008	81	16	1 061	80	54	1 115	102	31
1 009	80	16	1 062	80	35	1 116	101	24
1 010	83	23	1 063	82	24	1 117	102	19
1 011	83	17	1 064	83	43	1 118	103	10
1 012	83	13	1 065	79	49	1 119	102	12
1 013	83	27	1 066	83	50	1 120	99	56
1 014	81	58	1 067	86	12	1 121	96	59
1 015	81	60	1 068	64	14	1 122	74	28
1 016	81	46	1 069	24	14	1 123	66	62
1 017	80	41	1 070	49	21			
1 018	80	36	1 071	77	48			
1 019	81	26	1 072	103	11			
1 020	86	18	1 073	98	48			
1 021	82	35	1 074	101	34			
1 022	79	53	1 075	99	39			
1 023	82	30	1 076	103	11			
1 024	83	29	1 077	103	19			
1 025	83	32	1 078	103	7			
1 026	83	28	1 079	103	13			
			1 080	103	10			

Χρόν. s	Κανον. Στροφ. (%)	Κανον Ροπή (%)	Χρόν. s	Κανον. Στροφ. (%)	Κανον Ροπή (%)	Χρόν. s	Κανον. Στροφ. (%)	Κανον Ροπή (%)
1 124	74	29	1 163	70	42	1 202	74	18
1 125	64	74	1 164	67	34	1 203	69	46
1 126	69	40	1 165	74	2	1 204	68	62
1 127	76	2	1 166	75	21	1 205	68	62
1 128	72	29	1 167	74	15	1 206	68	62
1 129	66	65	1 168	75	13	1 207	68	62
1 130	54	69	1 169	76	10	1 208	68	62
1 131	69	56	1 170	75	13	1 209	68	62
1 132	69	40	1 171	75	10	1 210	54	50
1 133	73	54	1 172	75	7	1 211	41	37
1 134	63	92	1 173	75	13	1 212	27	25
1 135	61	67	1 174	76	8	1 213	14	12
1 136	72	42	1 175	76	7	1 214	0	0
1 137	78	2	1 176	67	45	1 215	0	0
1 138	76	34	1 177	75	13	1 216	0	0
1 139	67	80	1 178	75	12	1 217	0	0
1 140	70	67	1 179	73	21	1 218	0	0
1 141	53	70	1 180	68	46	1 219	0	0
1 142	72	65	1 181	74	8	1 220	0	0
1 143	60	57	1 182	76	11	1 221	0	0
1 144	74	29	1 183	76	14	1 222	0	0
1 145	69	31	1 184	74	11	1 223	0	0
1 146	76	1	1 185	74	18	1 224	0	0
1 147	74	22	1 186	73	22	1 225	0	0
1 148	72	52	1 187	74	20	1 226	0	0
1 149	62	96	1 188	74	19	1 227	0	0
1 150	54	72	1 189	70	22	1 228	0	0
1 151	72	28	1 190	71	23	1 229	0	0
1 152	72	35	1 191	73	19	1 230	0	0
1 153	64	68	1 192	73	19	1 231	0	0
1 154	74	27	1 193	72	20	1 232	0	0
1 155	76	14	1 194	64	60	1 233	0	0
1 156	69	38	1 195	70	39	1 234	0	0
1 157	66	59	1 196	66	56	1 235	0	0
1 158	64	99	1 197	68	64	1 236	0	0
1 159	51	86	1 198	30	68	1 237	0	0
1 160	70	53	1 199	70	38	1 238	0	0
1 161	72	36	1 200	66	47			
1 162	71	47	1 201	76	14			

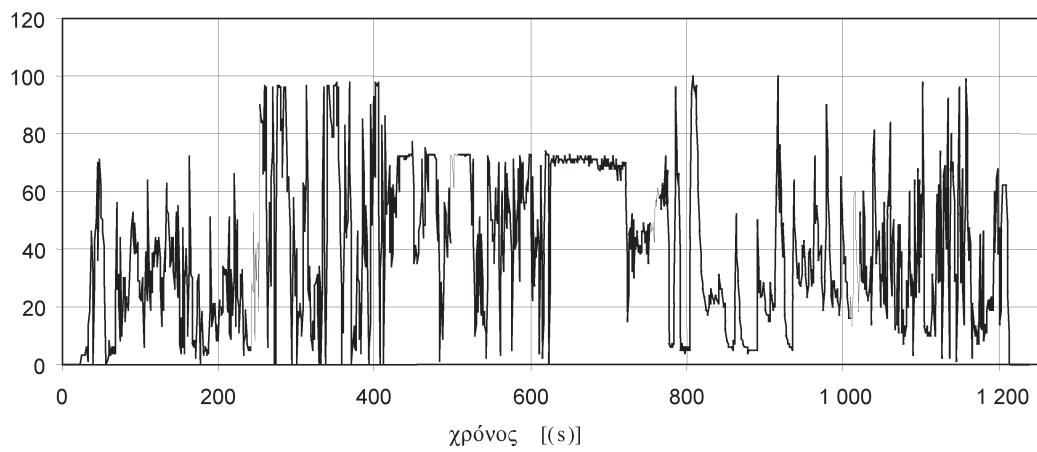
Κάτωθι δίνεται μια γραφική απεικόνιση του χρονοδιαγράμματος δυναμομέτρου για τη δοκιμή NRTC»

### Χρονοδιάγραμμα δυνάμομετρου για δοκιμή NRTC

Στροφές (%)



Ροπή [(%)]



χρόνος [(s)]

## Προσάρτημα 5

## Απαιτήσεις διατηρησιμότητας

## 1. ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΔΙΑΤΗΡΗΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΕΚΠΟΜΠΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΕΠΙΔΕΙΝΩΣΗΣ

Το παρόν προσάρτημα εφαρμόζεται αποκλειστικά για τους κινητήρες ΑΣυ φάσεων IIIA, IIIB και IV.

1.1. Οι κατασκευαστές προσδιορίζουν μια τιμή για τον συντελεστή επιδείνωσης (ΣΕ) για κάθε υποβαλλόμενο σε ρύθμιση ρύπο για όλες τις σειρές κινητήρων στις φάσεις IIIA και IIIB. Αυτοί οι ΣΕ χρησιμοποιούνται για την έγκριση τύπου και τη δοκιμή σειράς παραγωγής.

1.1.1. Η δοκιμή για τον υπολογισμό των ΣΕ διενεργείται ως εξής:

1.1.1.1. Ο κατασκευαστής διενεργεί δοκιμές διατηρησιμότητας για τη συσσώρευση ωρών λειτουργίας του κινητήρα σύμφωνα με ένα χρονοδιάγραμμα δοκιμής που επιλέγεται επί τη βάση ορθής τεχνικής κρίσης, ώστε να αντικατοπτρίζεται η λειτουργία του κινητήρα σε συνθήκες χρήσης ως προς το χαρακτηρισμό της επιδείνωσης των επιδόσεων εκπομπής. Η περίοδος δοκιμής διατηρησιμότητας πρέπει τυπικά να αντιπροσωπεύει το ισοδύναμο τουλάχιστον ενός τετάρτου της περιόδου διατηρησιμότητας των εκπομπών (ΠΔΕ).

Οι ώρες λειτουργίας προς συσσώρευση μπορούν να αποκτηθούν μέσω της λειτουργίας των κινητήρων σε κλίση δοκιμής δυναμόμετρου ή μέσω λειτουργίας του κινητήρα σε πραγματικές συνθήκες. Μπορούν να εφαρμοστούν επιταχυνόμενες δοκιμές διατηρησιμότητας, στις οποίες το χρονοδιάγραμμα δοκιμής συσσώρευσης ωρών λειτουργίας εκτελείται με υψηλότερο συντελεστή φορτίου από αυτόν που τυπικά ισχύει στις πραγματικές συνθήκες λειτουργίας. Ο συντελεστής επιτάχυνσης που συσχετίζει τον αριθμό των ωρών δοκιμής διατηρησιμότητας του κινητήρα προς τον αντίστοιχο αριθμό ωρών ΠΔΕ καθορίζεται από τον κατασκευαστή του κινητήρα βάσει ορθής τεχνικής κρίσης.

Κατά τη διάρκεια της περιόδου της δοκιμής διατηρησιμότητας, δεν μπορούν να συντηρούνται ή να αντικαθίστανται συστατικά μέρη που επηρεάζουν τις εκπομπές, πέρα από τα προβλεπόμενα στο χρονοδιάγραμμα κανονικών εργασιών συντήρησης που συνιστά ο κατασκευαστής.

Ο κινητήρας, τα υποσυστήματα ή τα συστατικά μέρη υπό δοκιμή που θα χρησιμοποιηθούν για τον προσδιορισμό των ΣΕ των εκπομπών καυσαερίων για μια σειρά κινητήρων ή για σειρές κινητήρων ισοδύναμης τεχνολογίας συστημάτων ελέγχου των εκπομπών, επιλέγονται από τον κατασκευαστή του κινητήρα βάσει ορθής τεχνικής κρίσης. Κριτήριο είναι ο υπό δοκιμή κινητήρας να αντικατοπτρίζει την τυπική επιδείνωση εκπομπών των σειρών κινητήρων που θα υποβάλουν τις προκύπτουσες τιμές ΣΕ για πιστοποίηση. Κινητήρες με διαφορετική διάμετρο κυλίνδρου και κύκλο, με διαφορετικά συστήματα διαχείρισης του αέρα ή με διαφορετικά συστήματα καυσίμου μπορούν να θεωρηθούν ισοδύναμα σε ό, τι αφορά τα χαρακτηριστικά επιδείνωσης εκπομπών εάν υπάρχει λογική τεχνική βάση για να χαρακτηρισθούν ισοδύναμα.

Τιμές ΣΕ από άλλον κατασκευαστή μπορούν να εφαρμόζονται, εάν υπάρχει λογική βάση για να θεωρηθεί ότι υφίσταται τεχνολογική ισοδυναμία ως προς την επιδείνωση των εκπομπών και στοιχεία που να δείχνουν ότι έχουν διενεργηθεί δοκιμές σύμφωνα με τις καθορισμένες απαιτήσεις.

Οι δοκιμές εκπομπής διενεργούνται σύμφωνα με τις διαδικασίες που ορίζονται στην παρούσα οδηγία για τον κινητήρα υπό δοκιμή μετά το αρχικό στρώσιμο, αλλά πριν από τη συσσώρευση ωρών λειτουργίας και μετά την ολοκλήρωση της διατηρησιμότητας. Οι δοκιμές εκπομπής μπορούν επίσης να διενεργούνται κατά διαστήματα στη διάρκεια της περιόδου δοκιμής συσσώρευσης ωρών λειτουργίας, και να εφαρμόζονται για τον προσδιορισμό της τάσης επιδείνωσης.

1.1.1.2. Στις δοκιμές συσσώρευσης ωρών λειτουργίας ή στις δοκιμές εκπομπής που διενεργούνται για τον προσδιορισμό της επιδείνωσης δεν πρέπει να παρίσταται η εγκρίνουσα αρχή.

1.1.1.3. Προσδιορισμός τιμών ΣΕ από δοκιμές διατηρησιμότητας

Ο προσθετικός ΣΕ ορίζεται ως η τιμή που αποκτάται από την αφαίρεση της τιμής εκπομπής που υπολογίζεται κατά την έναρξη της ΠΔΕ από την τιμή εκπομπής που υπολογίζεται για τον προσδιορισμό των επιδόσεων εκπομπής κατά το τέλος της ΠΔΕ.

Ένας πολλαπλασιαστικός ΣΕ ορίζεται ως το επίπεδο εκπομπής που υπολογίζεται για το τέλος της ΠΔΕ διαιρεμένο με την τιμή εκπομπής που καταγράφεται στην αρχή της ΠΔΕ.

Υπολογίζονται διαφορετικές τιμές ΣΕ για καθέναν από τους ρύπους που καλύπτονται από τη νομοθεσία. Στην περίπτωση προσδιορισμού μιας τιμής ΣΕ σχετικά με το πρότυπο  $\text{NO}_x + \text{HC}$ , για ένα προσθετικό ΣΕ, η τιμή προσδιορίζεται βάσει του αθροίσματος των ρύπων παρότι μια αρνητική επιδείνωση για ένα ρύπο δεν μπορεί να εξισορροπήσει την επιδείνωση για έναν άλλο. Για ένα πολλαπλασιαστικό ΣΕ για  $\text{NO}_x + \text{HC}$ , υπολογίζονται και εφαρμόζονται χωριστά διαφορετικοί ΣΕ για το HC και για τα  $\text{NO}_x$  κατά τον υπολογισμό των επιπέδων επιδείνωσης εκπομπών από το αποτέλεσμα μιας δοκιμής εκπομπών, πριν συνδυαστούν οι προκύπτουσες τιμές επιδείνωσης για τα  $\text{NO}_x$  και το HC, προκειμένου να διακριβωθεί η συμμόρφωση με το πρότυπο.

Σε περιπτώσεις όπου η δοκιμή δεν διενεργείται για την πλήρη ΠΔΕ, οι τιμές των εκπομπών κατά το τέλος της ΠΔΕ ορίζονται από την παρεκβολή σε όλη την ΠΔΕ της τάσης επιδείνωσης των εκπομπών που υπολογίζεται για την περίοδο δοκιμής.

Όταν τα αποτελέσματα της δοκιμής εκπομπών καταγράφονται περιοδικά κατά τη διάρκεια της δοκιμής διατηρησιμότητας με συσσώρευση ωρών λειτουργίας, εφαρμόζονται οι συνήθεις στατιστικές τεχνικές επεξεργασίας βάσει της ορθής πρακτικής προκειμένου να προσδιοριστούν τα επίπεδα εκπομπών στο τέλος της ΠΔΕ· μπορεί να εφαρμοσθεί δοκιμή στατιστικής σημαντικότητας κατά τον προσδιορισμό των τελικών τιμών εκπομπών.

Εάν ο υπολογισμός καταλήξει σε τιμή μικρότερη του 1,00 για έναν πολλαπλασιαστικό ΣΕ, ή μικρότερη του 0,00 για έναν προσθετικό ΣΕ, τότε ο ΣΕ είναι 1,0 ή 0,00, αντίστοιχα.

- 1.1.1.4. Ένας κατασκευαστής μπορεί, με τη συναίνεση της εγκρίνουσας αρχής, να χρησιμοποιεί τιμές ΣΕ που έχουν προσδιορισθεί από τα αποτελέσματα των δοκιμών διατηρησιμότητας που έχουν διενεργηθεί για τον υπολογισμό των τιμών ΣΕ για την πιστοποίηση κινητήρων ΑΣυ για βαρέα επαγγελματικά οδικά οχήματα. Αυτό επιτρέπεται εάν υπάρχει τεχνολογική ισοδυναμία μεταξύ της σειράς κινητήρων για οδικά οχήματα και της σειράς κινητήρων για μη οδικές εφαρμογές που υποβάλλουν τις τιμές ΣΕ για πιστοποίηση. Οι τιμές ΣΕ που λαμβάνονται από αποτελέσματα δοκιμής διατηρησιμότητας εκπομπών για οδικούς κινητήρες, πρέπει να υπολογίζονται επί τη βάση των τιμών ΠΔΕ, όπως ορίζονται στο τμήμα 2.
- 1.1.1.5. Σε περίπτωση που μια σειρά κινητήρων χρησιμοποιεί καθιερωμένη τεχνολογία, αντί δοκιμής μπορεί να χρησιμοποιείται μια ανάλυση βάσει ορθών τεχνικών πρακτικών για τον καθορισμό του συντελεστή επιδείνωσης για τη σειρά κινητήρων που υποβάλλονται, υπό την προϋπόθεση ότι συναινεί η εγκρίνουσα αρχή.
- 1.2. Πληροφορίες ΣΕ στις αιτήσεις έγκρισης
- 1.2.1. Σε αιτήσεις για πιστοποίηση σειράς κινητήρων ΑΣυ που δεν χρησιμοποιούν διάταξη μετεπεξεργασίας, καθορίζονται προσθετικοί ΣΕ για κάθε ρύπο.
- 1.2.2. Σε αιτήσεις για πιστοποίηση σειράς κινητήρων ΑΣυ που χρησιμοποιούν διάταξη μετεπεξεργασίας, καθορίζονται πολλαπλασιαστικοί ΣΕ για κάθε ρύπο.
- 1.2.3. Ο κατασκευαστής παρέχει στην υπηρεσία έγκρισης τύπου, κατόπιν αιτήματος, πληροφορίες για τη στήριξη των τιμών ΣΕ. Στις πληροφορίες αυτές συνήθως περιλαμβάνονται αποτελέσματα δοκιμών εκπομπών, χρονοδιάγραμμα δοκιμών συσσώρευσης ωρών λειτουργίας, διαδικασίες συντήρησης καθώς και πληροφορίες για τη στήριξη τεχνικών κρίσεων τεχνολογικής ισοδυναμίας, εάν συντρέχει περίπτωση.
2. ΠΕΡΙΟΔΟΙ ΔΙΑΤΗΡΗΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΓΙΑ ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ ΦΑΣΕΩΝ IIIA, IIIB ΚΑΙ IV
- 2.1. Οι κατασκευαστές χρησιμοποιούν την ΠΔΕ που περιλαμβάνεται στον πίνακα 1 του παρόντος τμήματος.

Πίνακας 1: Κατηγορίες ΠΔΕ για κινητήρες ΑΣυ φάσεων IIIA, IIIB και IV (ώρες)

Κατηγορία (ζώνη ισχύος)	Ωφέλιμη ζώνη (ώρες) ΠΔΕ
≤ 37 kW (κινητήρες σταθερής ταχύτητας)	3 000
≤ 37 kW (κινητήρες μη σταθερής ταχύτητας)	5 000
> 37 kW	8 000
Κινητήρες για χρήση σε πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας	10 000
Σιδηροδρομικές μηχανές	10 000.

3. Το παράρτημα V τροποποιείται ως εξής:

1. Η επικεφαλίδα αντικαθίσταται από την εξής:

«ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΥΣΙΜΟΥ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΠΟΥ ΔΙΑΓΡΑΦΟΝΤΑΙ ΓΙΑ ΤΙΣ ΔΟΚΙΜΕΣ ΕΓΚΡΙΣΗΣ ΤΥΠΟΥ ΚΑΙ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΛΕΓΧΟ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

ΚΑΥΣΙΜΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΜΗ ΟΔΙΚΩΝ ΚΙΝΗΤΩΝ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ ΑΣυ ΜΕ ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΥΠΟΥ ΓΙΑ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΟΡΙΑΚΕΣ ΤΙΜΕΣ ΤΗΣ ΦΑΣΗΣ I, II ΚΑΙ IIIA ΚΑΙ ΓΙΑ ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ ΠΡΟΣ ΧΡΗΣΗ ΣΕ ΠΛΟΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ».

2. Παρεμβάλλεται το ακόλουθο κείμενο, μετά τον πίνακα για το καύσιμο αναφοράς για τους πετρελαιοκινητήρες:

«ΚΑΥΣΙΜΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΜΗ ΟΔΙΚΩΝ ΚΙΝΗΤΩΝ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ ΑΣΥ ΜΕ ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΥΠΟΥ ΓΙΑ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΟΡΙΑΚΕΣ ΤΙΜΕΣ ΤΗΣ ΦΑΣΗΣ ΙΙΑ.

Παράμετρος	Μονάδα	Όρια <sup>(1)</sup>		Μέθοδος δοκιμής
		Ελάχιστο	Μέγιστο	
Αριθμός κετανίου <sup>(2)</sup>		52	54,0	EN-ISO 5165
Πυκνότητα στους 15 °C	kg/m <sup>3</sup>	833	837	EN-ISO 3675
Απόσταξη:				
50 % σημείο	°C	245	—	EN-ISO 3405
95 % σημείο	°C	345	350	EN-ISO 3405
— Τελικό σημείο ζέσεως	°C	—	370	EN-ISO 3405
Σημείο αναφλέξεως	°C	55	—	EN 22719
CFPP	°C	—	- 5	EN 116
Ιξώδες στους 40 °C	mm <sup>2</sup> /s	2,5	3,5	EN-ISO 3104
Πολυκυκλικοί αρωματικοί υδρογονάνθρακες	% m/m	3,0	6,0	IP 391
Περιεκτικότητα σε θείο <sup>(3)</sup>	mg/kg	—	300	ASTM D 5453
Διάβρωση χαλκού		—	κατηγ. 1	EN-ISO 2160
Κατάλοιπα άνθρακα κατά Conradson (10 % DR)	% m/m	—	0,2	EN-ISO 10370
Τέφρα	% m/m	—	0,01	EN-ISO 6245
Νερό	% m/m	—	0,05	EN-ISO 12937
Αριθμός εξουδετέρωσης (ισχυρό οξύ)	mg KOH/g	—	0,02	ASTM D 974
Σταθερότητα στην οξείδωση <sup>(4)</sup>	mg/ml	—	0,025	EN-ISO 12205

<sup>(1)</sup> Οι τιμές που αναφέρονται στην προδιαγραφή είναι "αληθείς τιμές". Για τον καθορισμό των οριακών τους τιμών, εφαρμόζονται οι όροι του ISO 4259 " Πετρελαϊκά προϊόντα — Καθορισμός και εφαρμογή ακριβών στοιχείων για τις μεθόδους δοκιμής" και για τον καθορισμό ελάχιστης τιμής λαμβάνεται υπόψη μια ελάχιστη διαφορά 2R πάνω από το μηδέν για τον καθορισμό μέγιστης και ελάχιστης τιμής, η ελάχιστη διαφορά είναι 4R (R = αναπαραγωγιμότητα).

Παρά το μέτρο αυτό, το οποίο είναι αναγκαίο για τεχνικούς λόγους, ο παραγωγός καυσίμων θα πρέπει, πάντως, να στοχεύει σε μηδενική τιμή όταν η καθοριζόμενη μέγιστη τιμή είναι 2R και στη μέση τιμή στην περίπτωση αναφοράς μεγίστου και ελάχιστου ορίου. Εφόσον είναι αναγκαίο να διευκρινισθεί αν ένα καύσιμο πληροί τις προϋποθέσεις των προδιαγραφών, θα πρέπει να εφαρμόζονται οι όροι του ISO 4259.

<sup>(2)</sup> Η κλίμακα αριθμού κετανίου δεν είναι σύμφωνη με την απαίτηση ελάχιστης κλίμακας τιμών 4R. Εντούτοις, σε περιπτώσεις διαφοράς μεταξύ του προμηθευτή και του χρήστη του καυσίμου, για την επίλυση των διαφορών αυτών μπορούν να χρησιμοποιούνται οι όροι του ISO 4259, υπό την προϋπόθεση ότι πραγματοποιούνται επαναληπτικές μετρήσεις, σε αριθμό ικανό για την επίτευξη της αναγκαίας ακρίβειας, κατά προτίμηση σε μεμονωμένους προσδιορισμούς.

<sup>(3)</sup> Αναφέρεται η πραγματική περιεκτικότητα σε θείο του καυσίμου που χρησιμοποιείται για τη δοκιμή τύπου.

<sup>(4)</sup> Μολονότι ελέγχεται η οξειδωτική σταθερότητα, είναι πιθανόν η διάρκεια ζωής να είναι περιορισμένη. Θα πρέπει να ζητούνται από τον προμηθευτή οδηγίες για τους όρους αποθήκευσης και διάρκειας ζωής.

ΚΑΥΣΙΜΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΜΗ ΟΔΙΚΩΝ ΚΙΝΗΤΩΝ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ ΑΣΥ ΜΕ  
ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΥΠΟΥ ΓΙΑ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΟΡΙΑΚΕΣ ΤΙΜΕΣ ΤΗΣ ΦΑΣΗΣ ΙΙΙΒ ΚΑΙ ΙV

Παράμετρος	Μονάδα	Όρια <sup>(1)</sup>		Μέθοδος δοκιμής
		Ελάχιστο	Μέγιστο	
Αριθμός κετανίου <sup>(2)</sup>			54,0	EN-ISO 5165
Πυκνότητα στους 15 °C	kg/m <sup>3</sup>	833	837	EN-ISO 3675
Απόσταξη				
50 % σημείο	°C	245	—	EN-ISO 3405
95 % σημείο	°C	345	350	EN-ISO 3405
— Τελικό σημείο ζέσεως	°C	—	370	EN-ISO 3405
Σημείο αναφλέξεως	°C	55	—	EN 22719
CFPP	°C	—	- 5	EN 116
Ιξώδες στους 40 °C	mm <sup>2</sup> /s	2,3	3,3	EN-ISO 3104
Πολυκυκλικοί αρωματικοί υδρογονάνθρακες	% m/m	3,0	6,0	IP 391
Περιεκτικότητα σε θείο <sup>(3)</sup>	mg/kg	—	10	ASTM D 5453
Διάβρωση χαλκού		—	κατηγορία 1	EN-ISO 2160
Κατάλοιπα άνθρακα κατά Conradson (10 % DR)	% m/m	—	0,2	EN-ISO 10370
Τέφρα	% m/m	—	0,01	EN-ISO 6245
Νερό	% m/m	—	0,02	EN-ISO 12937
Αριθμός εξουδετέρωσης (ισχυρό οξύ)	mg KOH/g	—	0,02	ASTM D 974
Σταθερότητα στην οξείδωση <sup>(4)</sup>	mg/ml	—	0,025	EN-ISO 12205
Λιπαντική ισχύς διάμετρος του σημείου φθοράς μετά τη δοκιμή HFRR (Παλινδρομικό στοιχείο υψηλής συχνότητας) στους 60 °C	μm	—	400	CEC F-06-A-96
FAME (Μεθυλεστέρες λιπαρών οξέων)	Απαγορεύονται			

<sup>(1)</sup> Οι τιμές που αναφέρονται στην προδιαγραφή είναι "αληθείς τιμές". Για τον καθορισμό των οριακών τους τιμών, εφαρμόζονται οι όροι του ISO 4259 "Πετρελαϊκά προϊόντα — Καθορισμός και εφαρμογή ακριβών στοιχείων για τις μεθόδους δοκιμής" και για τον καθορισμό ελάχιστης τιμής λαμβάνεται υπόψη μια ελάχιστη διαφορά 2R πάνω από το μηδέν για τον καθορισμό μέγιστης και ελάχιστης τιμής, η ελάχιστη διαφορά είναι 4R (R = αναπαραγωγικότητα).

Παρά το μέτρο αυτό, το οποίο είναι αναγκαίο για τεχνικούς λόγους, ο παραγωγός καυσίμων θα πρέπει, πάντως, να στοχεύει σε μηδενική τιμή όταν η καθοριζόμενη μέγιστη τιμή είναι 2R και στη μέση τιμή στην περίπτωση αναφοράς μεγίστου και ελάχιστου ορίου. Εφόσον είναι αναγκαίο να διευκρινισθεί αν ένα καύσιμο πληροί τις απαιτήσεις των προδιαγραφών, θα πρέπει να εφαρμόζονται οι όροι του ISO 4259.

<sup>(2)</sup> Η κλίμακα αριθμού κετανίου δεν είναι σύμφωνη με την απαίτηση μιας ελάχιστης κλίμακας τιμών 4R. Εντούτοις, σε περιπτώσεις διαφωνίας μεταξύ του προμηθευτή και του χρήστη του καυσίμου, για την επίλυση των διαφορών αυτών μπορούν να χρησιμοποιούνται οι όροι του ISO 4259, υπό την προϋπόθεση ότι πραγματοποιούνται επαναληπτικές μετρήσεις, σε αριθμό ικανό για την επίτευξη της αναγκαίας ακρίβειας, κατά προτίμηση σε μεμονωμένους προσδιορισμούς.

<sup>(3)</sup> Αναφέρεται η πραγματική περιεκτικότητα σε θείο του καυσίμου που χρησιμοποιείται για τη δοκιμή τύπου I.

<sup>(4)</sup> Μολονότι ελέγχεται η οξειδωτική σταθερότητα, είναι πιθανόν η διάρκεια ζωής να είναι περιορισμένη. Θα πρέπει να ζητούνται από τον προμηθευτή οδηγίες για τους όρους αποθήκευσης και διάρκειας ζωής.



4. Το παράρτημα VII τροποποιείται ως εξής:  
Το προσάρτημα 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Προσάρτημα 1

**ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΔΟΚΙΜΩΝ ΓΙΑ ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ ΑΝΑΦΛΕΞΗΣ ΜΕ ΣΥΜΠΙΕΣΗ**  
**ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΔΟΚΙΜΗΣ**

1. ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΗ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΤΗΣ ΔΟΚΙΜΗΣ NRSC <sup>(1)</sup>:
- 1.1. Καύσιμο αναφοράς που χρησιμοποιείται για τη δοκιμή:
- 1.1.1. Αριθμός κετανίου: .....
- 1.1.2. Περιεκτικότητα σε θείο: .....
- 1.1.3. Πυκνότητα: .....
- 1.2. Λιπαντικό:
- 1.2.1. Μάρκα(-ες): .....
- 1.2.2. Τύπος(-οι): (αναφέρατε ποσοστό ελαίου στο μείγμα αν το λιπαντικό και το καύσιμο αναμειγνύονται)
- 1.3. Εξαρτήματα κινούμενα από τον κινητήρα (εάν ισχύει):
- 1.3.1. Απαρίθμηση και στοιχεία ταυτοποίησης: .....
- 1.3.2. Ισχύς απορροφούμενη στην αναφερόμενη ταχύτητα του κινητήρα (όπως καθορίζεται από τον κατασκευαστή):

Εξοπλισμός	Ισχύς ΡΑΕ (kW) απορροφούμενη σε διάφορες ταχύτητες του κινητήρα <sup>(1)</sup> , λαμβανομένου υπόψη του προσαρτήματος 3 του παρόντος παραρτήματος	
	Ενδιάμεση (εάν ισχύει)	Ονομαστική
Σύνολο		

<sup>(1)</sup> Δεν πρέπει να είναι μεγαλύτερη του 10 % της ισχύος που μετρείται κατά τη δοκιμή.

- 1.4. Λειτουργία κινητήρα:
- 1.4.1. Ταχύτητα κινητήρα
- Στροφές βραδυπορίας .....rpm
- Ενδιάμεση ταχύτητα .....rpm
- Ονομαστική ταχύτητα .....rpm

<sup>(1)</sup> Για την περίπτωση διαφόρων συγγενών κινητήρων, να γίνεται αναφορά σε καθέναν ξεχωριστά.

1.4.2. Ισχύς κινητήρα <sup>(1)</sup>

Κατάσταση	Ρύθμιση ισχύος (kW) σε διάφορες ταχύτητες του κινητήρα	
	Ενδιάμεση (εάν ισχύει)	Ονομαστική
Μέγιστη ισχύς μετρούμενη στη δοκιμή (PM) (kW) (a)		
Ολική ισχύς απορροφούμενη από εξαρτήματα κινούμενα από τον κινητήρα σύμφωνα με το τμήμα 1.3.2 του παρόντος προσαρτήματος ή το τμήμα 3.1 του παραρτήματος III (ΡΑΕ) (kW) (b)		
Καθαρή ισχύς κινητήρα όπως καθορίζεται στο τμήμα 2.4 του παραρτήματος I (kW) (c)		
c = a + b		

## 1.5. Επίπεδα εκπομπών

## 1.5.1. Ρύθμιση δυναμομέτρου (kW)

Ποσοστιαίο φορτίο	Ρύθμιση δυναμομέτρου (kW) σε διάφορες ταχύτητες του κινητήρα	
	Ενδιάμεση (εάν ισχύει)	Ονομαστική
10 (εάν ισχύει)		
25 (εάν ισχύει)		
50		
75		
100		

## 1.5.2. Αποτελέσματα εκπομπών από τη δοκιμή NRSC:

CO: .....g/kWh  
 HC: .....g/kWh  
 NOx: .....g/kWh  
 NMHC+NOx: .....g/kWh  
 Σωματίδια: .....g/kWh

## 1.5.3. Σύστημα δειγματοληψίας που χρησιμοποιήθηκε για τη δοκιμή NRSC:

1.5.3.1. Εκπομπές αερίων <sup>(2)</sup>: .....

1.5.3.2. Σωματίδια: .....

1.5.3.2.1. Μέθοδος <sup>(3)</sup>: μονού/πολλαπλού φίλτρου

<sup>(1)</sup> Μη διορθωμένη ισχύς μετρούμενη σύμφωνα με τις διατάξεις του τμήματος 2.4 του παραρτήματος I.

<sup>(2)</sup> Σημειώστε τους αριθμούς σχημάτων που ορίζονται στο παράρτημα VI τμήμα 1.

<sup>(3)</sup> Διαγράψτε ό,τι δεν ισχύει.

2. ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΗ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΤΗΣ ΔΟΚΙΜΗΣ NRTC (!):
  - 2.1. Αποτελέσματα εκπομπών από τη δοκιμή NRTC:  
CO: .....g/kWh  
NMHC: .....g/kWh  
NOx: .....g/kWh  
Σωματίδια: .....g/kWh  
NMHC+NOx: .....g/kWh
  - 2.2. Σύστημα δειγματοληψίας που χρησιμοποιήθηκε για τη δοκιμή NRSC:  
Αξιολόγηση αέριων εκπομπών: .....  
Σωματίδια: .....  
Μέθοδος: μονού/πολλαπλού φίλτρου.
5. Το παράρτημα XII τροποποιείται ως εξής:  
Προστίθεται το ακόλουθο τμήμα:
  3. «Για τις κατηγορίες κινητήρων H, I και J (φάση IIIA) και για τις κατηγορίες κινητήρων K, L, και M (φάση IIIB), όπως ορίζονται στο άρθρο 9 τμήμα 3, οι ακόλουθες εγκρίσεις τύπου και, όταν συντρέχει περίπτωση, τα σχετικά σήματα έγκρισης αναγνωρίζονται ως ισοδύναμα προς τις εγκρίσεις που χορηγούνται σύμφωνα με την παρούσα οδηγία»
  - 3.1. Εγκρίσεις τύπου χορηγούμενες σύμφωνα με την οδηγία 88/77/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 99/96/ΕΚ, οι οποίες είναι σύμφωνες με τις φάσεις B1, B2 ή C που προβλέπονται στο άρθρο 2 και στο τμήμα 6.2.1 του παραρτήματος I.
  - 3.2. Σειρές τροποποιήσεων σύμφωνα με τον κανονισμό UN-ECE, οι οποίες είναι σύμφωνες με τις φάσεις B1, B2 και C που προβλέπονται στο τμήμα 5.2».

---

(!) Για την περίπτωση διαφόρων συγγενών κινητήρων, να γίνεται αναφορά σε καθένα ξεχωριστά.».

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

## «ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

## ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΚΑΙ ΔΕΙΓΜΑΤΟΛΗΨΙΑΣ

## 1. ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΔΕΙΓΜΑΤΟΛΗΨΙΑΣ ΑΕΡΙΩΝ ΚΑΙ ΣΩΜΑΤΙΔΙΩΝ

Αριθμός σχήματος	Περιγραφή
2	Σύστημα ανάλυσης πρωτογενών καυσαερίων
3	Σύστημα ανάλυσης αραιωμένων καυσαερίων
4	Μερική ροή, ισοκινητική ροή, έλεγχος φυσητήρα αναρροφήσεως, κλασματική δειγματοληψία
5	Μερική ροή, ισοκινητική ροή, έλεγχος φυσητήρα πύεσεως, κλασματική δειγματοληψία
6	Μερική ροή, έλεγχος CO <sub>2</sub> ή NO <sub>x</sub> , κλασματική δειγματοληψία
7	Μερική ροή, ισοζύγιο CO <sub>2</sub> και άνθρακα, ολική δειγματοληψία
8	Μερική ροή, μέτρηση συγκεντρώσεως και απλό βεντούρι, κλασματική δειγματοληψία
9	Μερική ροή, δίδυμο βεντούρι ή στόμιο και μέτρηση συγκέντρωσης, κλασματική δειγματοληψία
10	Μερική ροή, διαχωρισμός με πολλαπλούς σωλήνες και μέτρηση συγκεντρώσεως, κλασματική δειγματοληψία
11	Μερική ροή, έλεγχος ροής, ολική δειγματοληψία
12	Μερική ροή, έλεγχος ροής, κλασματική δειγματοληψία
13	Πλήρης ροή, αντλία θετικού εκποτίσματος ή βεντούρι κρίσιμης ροής, κλασματική δειγματοληψία
14	Σύστημα δειγματοληψίας σωματιδίων
15	Σύστημα αραιώσεως για σύστημα πλήρους ροής

## 1.1. Προσδιορισμός των αέριων εκπομπών

Το τμήμα 1.1.1 και τα σχήματα 2 και 3 περιέχουν λεπτομερείς περιγραφές των συνιστωμένων συστημάτων δειγματοληψίας και αναλύσεως. Επειδή διαφορετικές επίσης διατάξεις μπορούν να παραγάγουν ισοδύναμα αποτελέσματα, δεν απαιτείται η πλήρης συμμόρφωση προς τα ανωτέρω σχήματα. Μπορούν να χρησιμοποιούνται πρόσθετα εξαρτήματα όπως όργανα, βαλβίδες, πιπία, αντλίες και διακόπτες για την παροχή πρόσθετων πληροφοριών και τον συντονισμό των λειτουργιών των συστατικών συστημάτων. Τυχόν εξαρτήματα που δεν χρειάζονται για τη διατήρηση της ορθότητας σε μερικά συστήματα, μπορούν να αποκλείονται εάν ο αποκλεισμός τους βασίζεται σε ορθή τεχνική κρίση.

1.1.1. Αέρια συστατικά των καυσαερίων CO, CO<sub>2</sub>, HC, NO<sub>x</sub>

Περιγράφεται αναλυτικό σύστημα για τον προσδιορισμό των αέριων εκπομπών στα πρωτογενή ή αραιωμένα καυσαέρια που βασίζεται στη χρήση των εξής:

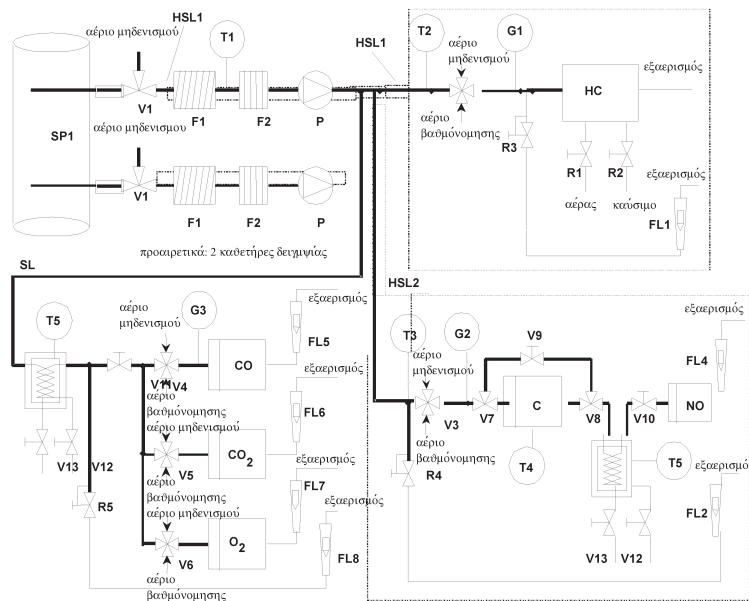
- Αναλύτης HFID για τη μέτρηση υδρογονανθράκων,
- Αναλύτες NDIR για τη μέτρηση του μονοξειδίου και διοξειδίου του άνθρακα,
- HCLD ή ισοδύναμος αναλύτης για τη μέτρηση του οξειδίου του αζώτου.

Για τα πρωτογενή καυσαέρια (σχήμα 2), το δείγμα για όλα τα συστατικά μπορεί να λαμβάνεται με ένα καθετήρα δειγματοληψίας ή με δύο καθετήρες δειγματοληψίας που να είναι σε άμεση γειτνίαση και που χωρίζονται εσωτερικά κατευθυνόμενοι στους διάφορους αναλύτες. Πρέπει να λαμβάνεται μέρημα ώστε σε κανένα σημείο του συστήματος ανάλυσης να μην επέρχεται συμπύκνωση των συστατικών των καυσαερίων (συμπεριλαμβανομένου του νερού και του θεικού οξέος).

Για τα αραιωμένα καυσαέρια (σχήμα 3), το δείγμα για τους υδρογονάνθρακες πρέπει να λαμβάνεται με καθετήρα δειγματοληψίας διαφορετικό από εκείνον για το δείγμα των άλλων συστατικών. Πρέπει να λαμβάνεται μέρημα ώστε σε κανένα σημείο του συστήματος ανάλυσης να μην επέρχεται συμπύκνωση των συστατικών των καυσαερίων (συμπεριλαμβανομένου του νερού και του θεικού οξέος).

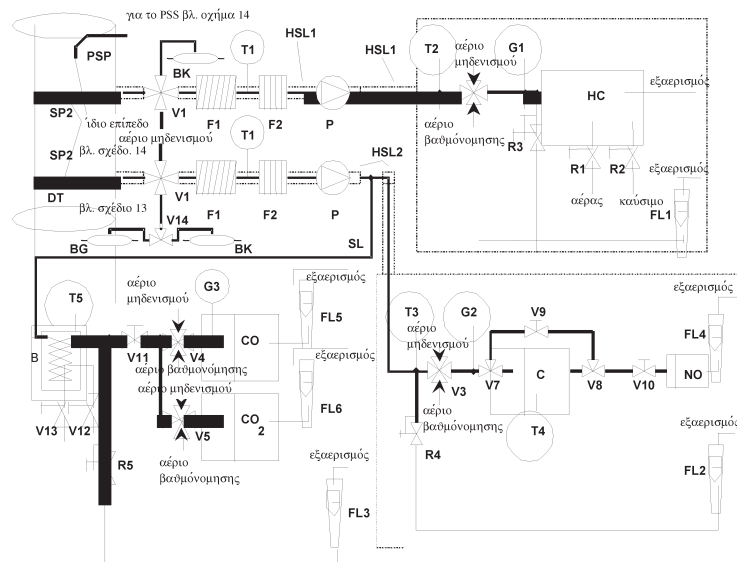
Σχήμα 2

Διάγραμμα ροής συστήματος ανάλυσης καυσαερίων CO, NO<sub>x</sub> και HC



Σχήμα 3

Διάγραμμα ροής συστήματος ανάλυσης αραιωμένων καυσαερίων CO, CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> και HC



Περιγραφές: Σχήματα 2 και 3

Γενική δήλωση:

Όλα τα συστατικά μέρη του συστήματος δειγματοληψίας πρέπει να διατηρούνται στη θερμοκρασία που καθορίζεται για τα αντίστοιχα συστήματα

— SP1: Καθετήρας δειγματοληψίας πρωτογενών καυσαερίων (μόνο σχήμα 2)

Συνιστάται να χρησιμοποιείται ευθύς καθετήρας από ανοξείδωτο χάλυβα με κλειστό άκρο και με πολλές σπές. Η εσωτερική του διάμετρος δεν πρέπει να είναι μεγαλύτερη από την εσωτερική διάμετρο της γραμμής δειγματοληψίας. Το πάχος του τοιχώματος του καθετήρα δεν πρέπει να είναι μεγαλύτερο από 1 mm. Πρέπει να υπάρχουν κατ' ελάχιστον τρεις σπές σε τρία διαφορετικά ακτινικά επίπεδα μεγέθους τέτοιου ώστε να δειγματολίζουν περίπου την ίδια ροή. Ο καθετήρας πρέπει να καλύπτει το 80 % τουλάχιστον της διαμέτρου του σωλήνα της εξατμίσεως.

— SP2: Καθετήρας δειγματοληψίας HC αραιωμένων καυσαερίων (μόνο σχήμα 3)

Ο καθετήρας πρέπει:

— να αντιστοιχεί στα πρώτα 254 mm έως 762 mm της γραμμής δειγματοληψίας υδρογονανθράκων,

— να έχει 5 mm ελάχιστη εσωτερική διάμετρο,

— να τοποθετείται στη σήραγγα αραιώσεως DT (τμήμα 1.2.1.2) σε σημείο όπου αναμειγνύονται καλά ο αέρας αραιώσεως και τα καυσάερια (δηλαδή σε σημείο ευρισκόμενο σε απόσταση δεκαπλάσια της διαμέτρου της σήραγγας μετά το σημείο όπου τα καυσάερια εισέρχονται στη σήραγγα αραιώσεως),

— να απέχει ικανή απόσταση (ακτινικώς) από τους άλλους καθετήρες και το τοίχωμα της σήραγγας έτσι ώστε να μη υφίσταται την επίδραση τυχόν ομμόρου ή δινών,

— να θερμαίνεται έτσι ώστε να αυξάνεται η θερμοκρασία του ρεύματος του αέρα στους 463 K (190 °C) ± 10 K στην έξοδο του καθετήρα.

— SP3: Καθετήρας δειγματοληψίας CO, CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> αραιωμένων καυσαερίων (μόνο σχήμα 3)

Ο καθετήρας πρέπει:

— να είναι στο ίδιο επίπεδο με τον SP2,

— να απέχει ικανή απόσταση (ακτινικώς) από τους άλλους καθετήρες και το τοίχωμα της σήραγγας έτσι ώστε να μη υφίσταται την επίδραση τυχόν ομμόρου ή δινών,

— να θερμαίνεται και να μονώνεται καθ' όλο το μήκος του μέχρι μία ελάχιστη θερμοκρασία 328 K (55 °C) για να παρεμποδίζεται η συμπύκνωση του νερού.

— HSL1: Θερμανόμενη γραμμή δειγματοληψίας

Η γραμμή δειγματοληψίας παρέχει δείγμα αερίου από ένα μόνο καθετήρα στο ή στα σημεία διαχωρισμού και στον αναλύτη HC.

Η γραμμή δειγματοληψίας πρέπει:

— να έχει 5 mm ελάχιστη και 13,5 mm μέγιστη εσωτερική διάμετρο,

— να είναι από ανοξείδωτο χάλυβα ή από PTFE,

— να διατηρεί θερμοκρασία τοιχώματος 463 K (190 °C) ± 10 K μετρούμενη σε κάθε ξεχωριστά ελεγχόμενο θερμανόμενο τμήμα, εάν η θερμοκρασία των καυσαερίων στον καθετήρα δειγματοληψίας είναι ίση ή κατώτερη των 463 K (190 °C),

— να διατηρεί θερμοκρασία τοιχώματος μεγαλύτερη από 453 K (180 °C) εάν η θερμοκρασία των καυσαερίων στον καθετήρα δειγματοληψίας είναι πάνω από 463 K (190 °C),

— να διατηρεί θερμοκρασία αερίων 463 K (190 °C) ± 10 K πριν από το θερμαινόμενο φίλτρο (F2) και τον HFID.

— HSL2: Θερμανόμενη γραμμή δειγματοληψίας NO<sub>x</sub>

Η γραμμή δειγματοληψίας πρέπει:

— να διατηρεί θερμοκρασία τοιχώματος 328 έως 473 K (55 έως 200 °C) μέχρι τον μετατροπέα όταν χρησιμοποιείται λουτρό ψύξεως και μέχρι τον αναλύτη όταν δεν χρησιμοποιείται λουτρό ψύξεως,

— να είναι κατασκευασμένη από ανοξείδωτο χάλυβα ή PTFE.

Δεδομένου ότι η γραμμή δειγματοληψίας χρειάζεται να θερμαίνεται μόνον για την παρεμπόδιση συμπύκνωσης νερού και θεικού οξέος, η θερμοκρασία της γραμμής δειγματοληψίας εξαρτάται από την περιεκτικότητα του καυσίμου σε θείο.

- SL: Γραμμή δειγματοληψίας για CO (CO<sub>2</sub>)  
Η γραμμή πρέπει να είναι από ανοξειδωτο χάλυβα ή PTFE. Μπορεί να θερμαίνεται ή όχι.
- BK: Σάκος περιβάλλοντος (προαιρετικός· μόνο σχήμα 3)  
Για τη μέτρηση των συγκεντρώσεων του περιβάλλοντος.
- BG: Σάκος δειγματοληψίας (προαιρετικός· μόνο σχήμα 3 για ανάλυση CO και CO<sub>2</sub>)  
Για τη μέτρηση των συγκεντρώσεων δείγματος.
- F1: Θερμαινόμενο προφίλτρο (προαιρετικό)  
Η θερμοκρασία πρέπει να είναι ίδια με εκείνη της HSL1.
- F2: Θερμαινόμενο φίλτρο  
Το φίλτρο αφαιρεί τυχόν στερεά σωματίδια από το δείγμα των αερίων πριν από τον αναλύτη. Η θερμοκρασία πρέπει να είναι ίδια με εκείνη της HSL1. Το φίλτρο πρέπει να αλλάζεται όποτε είναι απαραίτητο.
- P: Θερμαινόμενη αντλία δειγματοληψίας  
Η αντλία πρέπει να θερμαίνεται στη θερμοκρασία της HSL1.
- HC  
Θερμαινόμενος ανιχνευτής ιονισμού φλόγας (HFID) για τον προσδιορισμό των υδρογονανθράκων. Η θερμοκρασία πρέπει να διατηρείται στους 453 έως 473 K (180 έως 200 °C).
- CO, CO<sub>2</sub>  
Αναλύτες NDIR για τον προσδιορισμό του μονοξειδίου και διοξειδίου του άνθρακα.
- NO<sub>2</sub>  
(H)CLD αναλύτης για τον προσδιορισμό των οξειδίων του αζώτου. Εάν χρησιμοποιείται HCLD, αυτός πρέπει να διατηρείται σε θερμοκρασία 328 έως 473 K (55 έως 200 °C).
- Μετατροπέας C  
Πρέπει να χρησιμοποιείται μετατροπέας για την καταλυτική αναγωγή NO<sub>2</sub> σε NO πριν από την ανάλυση στον CLD ή HCLD.
- B: Λουτρό ψύξεως  
Για τη ψύξη και συμπύκνωση του νερού από το δείγμα καυσαερίων. Το λουτρό πρέπει να διατηρείται σε θερμοκρασία 273 έως 277 K (0 έως 4 °C) με πάγο ή ψύξη. Είναι προαιρετικό εάν ο αναλύτης είναι απηλλαγμένος από τυχόν παρεμβολές υδρατμών όπως προσδιορίζεται στο παράρτημα III προσάρτημα 2 τμήματα 1.9.1 και 1.9.2.  
Χημικοί ξηραντές δεν επιτρέπονται για την απομάκρυνση του νερού από το δείγμα.
- T1, T2, T3: Αισθητήρας θερμοκρασίας  
Για την παρακολούθηση του ρεύματος αερίων.
- T4: Αισθητήρας θερμοκρασίας  
Θερμοκρασία του μετατροπέα NO<sub>2</sub>-NO.
- T5: Αισθητήρας θερμοκρασίας  
Για την παρακολούθηση της θερμοκρασίας του λουτρού ψύξεως.
- G1, G2, G3: Μετρητής πίεσεως  
Για τη μέτρηση της πίεσης στις γραμμές δειγματοληψίας.
- R1, R2: Ρυθμιστής πίεσεως  
Για τον έλεγχο της πίεσεως του αέρα και του καυσίμου, αντιστοίχως, για τον HFID.
- R3, R4, R5: Ρυθμιστής πίεσεως  
Για να ελέγχεται η πίεση στις γραμμές δειγματοληψίας και η ροή προς τους αναλύτες.
- FL1, FL2, FL3: Ροόμετρο  
Για την παρακολούθηση της ροής του δείγματος στην παράκαμψη.
- FL4 έως FL7: Ροόμετρο (προαιρετικό)  
Για την παρακολούθηση του ρυθμού ροής διαμέσου των αναλυτών.
- V1 έως V6: Βαλβίδα επιλογής  
Κατάλληλη δικλείδα για την επιλογική ροή δείγματος, αερίου βαθμονόμησης ή αερίου μηδενισμού προς τον αναλύτη.
- V7, V8: Ηλεκτρομαγνητική βαλβίδα  
Για την παράκαμψη του μετατροπέα NO<sub>2</sub>-NO.

- V9: Βελονωτή βαλβίδα  
Για την εξισορρόπηση της ροής διαμέσου του μετατροπέα NO<sub>2</sub>-NO και της παρακάμψεως.
- V10, V11: Βελονωτή βαλβίδα  
Για τη ρύθμιση της ροής στους αναλύτες.
- V12, V13: Ειδική βαλβίδα (toggle valve)  
Για την αποστράγγιση του συμπυκνώματος από το λουτρό B.
- V14: Βαλβίδα επιλογής  
Επιλογή του σάκου δείγματος ή περιβάλλοντος.

## 1.2. Προσδιορισμός των σωματιδίων

Στα τμήματα 1.2.1 και 1.2.2 και στα σχήματα 4 έως 15 περιέχονται λεπτομερείς περιγραφές των συνιστωμένων συστημάτων δειγματοληψίας και αραιώσεως. Επειδή διαφορετικές επίσης διατάξεις μπορούν να παραγάγουν ισοδύναμα αποτελέσματα, δεν απαιτείται η πλήρης συμμόρφωση προς τα ανωτέρω σχήματα. Μπορούν να χρησιμοποιούνται πρόσθετα εξαρτήματα όπως όργανα, βαλβίδες, πηνία, αντλίες και διακόπτες για την παροχή πρόσθετων πληροφοριών και το συντονισμό των λειτουργιών των συστατικών συστημάτων. Τυχόν εξαρτήματα που δεν χρειάζονται για τη διατήρηση της ορθότητας σε μερικά συστήματα, μπορούν να αποκλείονται εάν ο αποκλεισμός τους βασίζεται σε ορθή τεχνική κρίση.

### 1.2.1. Σύστημα αραιώσεως

#### 1.2.1.1. Σύστημα αραιώσεως μερικής ροής (σχήματα 4 έως 12) (\*)

Περιγράφεται σύστημα αραιώσεως που βασίζεται στην αραιώση μέρους του ρεύματος των καυσαερίων. Ο διαχωρισμός του ρεύματος των καυσαερίων και η επακόλουθη διαδικασία αραιώσεως μπορεί να γίνει με διαφόρων τύπων συστήματα αραιώσεως. Για τη μετέπειτα συλλογή των σωματιδίων, στο σύστημα δειγματοληψίας σωματιδίων (τμήμα 1.2.2 σχήμα 14) μπορεί να περάσει το σύνολο ή μέρος μόνον των αραιωμένων καυσαερίων. Η πρώτη μέθοδος αναφέρεται ως τύπος ολικής δειγματοληψίας και η δεύτερη ως τύπος κλασματικής δειγματοληψίας.

Ο υπολογισμός του λόγου αραιώσεως εξαρτάται από τον τύπο του χρησιμοποιούμενου συστήματος.

Συνιστώνται οι ακόλουθοι τύποι:

- ισοκινητικά συστήματα (σχήματα 4 και 5)

Με τα συστήματα αυτά, η ροή στο σωλήνα μεταφοράς εναρμονίζεται με τη ροή των πρωτογενών καυσαερίων από πλευράς ταχύτητας αερίου ή/και πίεσεως, επιβάλλοντας τοιουτοτρόπως αδιατάρακτη και ομοιόμορφη ροή καυσαερίων στον κάθετηρα δειγματοληψίας. Αυτό συνήθως επιτυγχάνεται χρησιμοποιώντας ένα συντονιστή και έναν ευθείας προσεγγίσεως σωλήνα πιο μπροστά από το σημείο δειγματοληψίας. Ο λόγος διαχωρισμού υπολογίζεται κατόπιν από ευκόλως μετρούμενα μεγέθη όπως οι διάμετροι των σωλήνων. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η ισοκίνηση χρησιμοποιείται μόνον για την εναρμόνιση των συνθηκών ροής και όχι για την εναρμόνιση της κατανομής μεγεθών. Η τελευταία δεν είναι συνήθως αναγκαία, καθώς τα σωματίδια είναι αρκετά μικρά για να ακολουθούν τις γραμμές ροής του ρευστού.

- συστήματα ελεγχόμενης ροής με μέτρηση της συγκεντρώσεως (σχήματα 6 έως 10)

Με τα συστήματα αυτά, λαμβάνεται δείγμα από τον όγκο των καυσαερίων ρυθμίζοντας τη ροή του αέρα αραιώσεως και την ολική ροή των αραιωμένων καυσαερίων. Ο λόγος αραιώσεως προσδιορίζεται από τις συγκεντρώσεις των αερίων ιχνηθετών, όπως το CO<sub>2</sub> ή το NO<sub>x</sub>, που ενυπάρχουν κανονικά στα καυσαέρια του κινητήρα. Μετρώνται οι συγκεντρώσεις στα καυσαέρια αραιώσεως και στον αέρα αραιώσεως, ενώ η συγκέντρωση στα πρωτογενή καυσαέρια μπορεί να μετρηθεί είτε απ' ευθείας ή να προσδιοριστεί από τη ροή του καυσίμου και από την εξίσωση ισοζυγίου άνθρακα, εάν είναι γνωστή η σύσταση του καυσίμου. Τα συστήματα μπορούν να ελέγχονται από τον υπολογισμένο λόγο αραιώσεως (σχήματα 6 και 7) ή από την ροή στο σωλήνα μεταφοράς (σχήματα 8, 9 και 10).

- συστήματα ελεγχόμενης ροής με μέτρηση της ροής (σχήματα 11 και 12)

Με τα συστήματα αυτά, λαμβάνεται δείγμα από τον όγκο των καυσαερίων ρυθμίζοντας τη ροή του αέρα αραιώσεως και την ολική ροή των αραιωμένων καυσαερίων. Ο λόγος αραιώσεως προσδιορίζεται από τη διαφορά των δύο ρυθμών ροής. Απαιτείται ορθή διακρίβωση των ροομέτρων του ενός ως προς το άλλο, αφού το σχετικό μέγεθος των δύο ρυθμών ροής μπορεί να οδηγήσει σε σημαντικά σφάλματα σε μεγάλους λόγους αραιώσεως (σχήματα 9 και παραπάνω). Ο έλεγχος της ροής είναι πολύ ευθύς διατηρώντας σταθερό το ρυθμό ροής των αραιωμένων καυσαερίων και μεταβάλλοντας το ρυθμό ροής του αέρα αραιώσεως, εφόσον χρειάζεται.

Για να εκδηλωθούν στην πράξη τα πλεονεκτήματα των συστημάτων αραιώσεως μερικής ροής, πρέπει να δίδεται προσοχή στο να αποφεύγονται τα πιθανά προβλήματα απώλειας σωματιδίων στο σωλήνα μεταφοράς, ώστε να διασφαλίζεται λήψη αντιπροσωπευτικού δείγματος καυσαερίων και ο προσδιορισμός του λόγου διαχωρισμού.

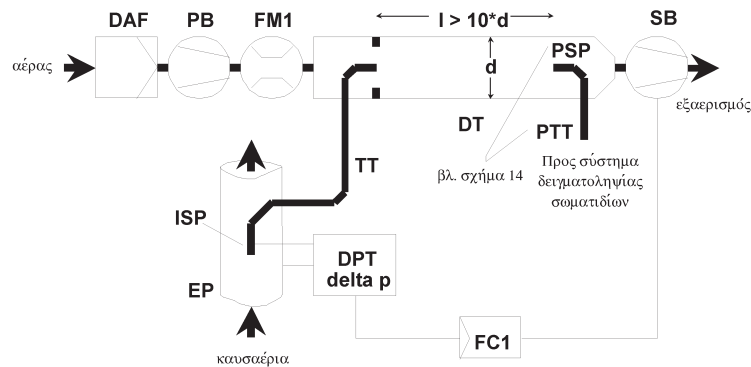
Τα περιγραφόμενα συστήματα χρειάζονται προσοχή στις κρίσιμες αυτές περιοχές.

(\*) Τα σχήματα 4 έως 12 παρουσιάζουν πολλούς τύπους συστημάτων αραιώσεως μερικής ροής, τα οποία μπορούν κανονικά να χρησιμοποιηθούν για δοκιμή υπό σταθερές συνθήκες (NRSC). Ωστόσο, λόγω των πολύ σοβαρών περιορισμών των δοκιμών υπό μεταβατικές συνθήκες, μόνο εκείνα τα συστήματα αραιώσεως μερικής ροής (σχήματα 4 έως 12) που πληρούν όλες τις απαιτήσεις που αναφέρονται στο σημείο «Προδιαγραφές συστημάτων αραιώσεως μερικής ροής» στο παράρτημα III προσάρτημα 1 τμήμα 2.4 γίνονται δεκτά για τις δοκιμές, υπό μεταβατικές συνθήκες (NRTC).



Σχήμα 4

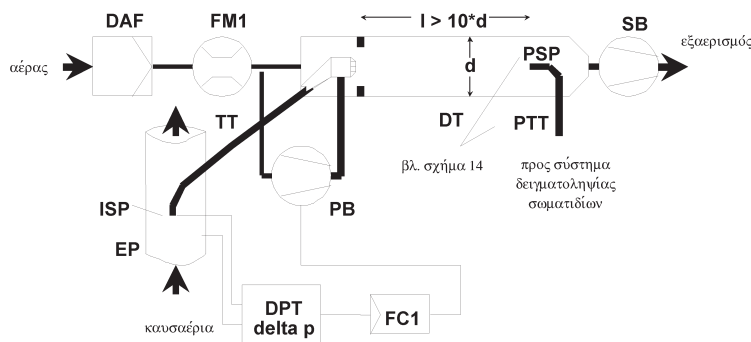
## Σύστημα αραίωσης μερικής ροής με ισοκίνητο καθετήρα και κλασματική δειγματοληψία (έλεγχος SB)



Τα πρωτογενή καυσαέρια μεταφέρονται από τον σωλήνα της εξατμίσεως EP στη σήραγγα αραίωσης DT διαμέσου του σωλήνα μεταφοράς TT με τον ισοκίνητο καθετήρα δειγματοληψίας ISP. Με τον μορφοτροπέα πίεσης DPT μετριέται η διαφορική πίεση των καυσαερίων μεταξύ σωλήνα εξατμίσεως και εισόδου του καθετήρα. Το σήμα αυτό διαβιβάζεται στη διάταξη ελέγχου ροής FC1 που ελέγχει τον ανεμιστήρα αναρροφήσεως SB για τη διατήρηση της διαφορικής πίεσης μηδέν στο άκρο του καθετήρα. Υπό τις συνθήκες αυτές, οι ταχύτητες των καυσαερίων στον EP και στον ISP είναι ταυτόσημες και η ροή διαμέσου του ISP και του TT αποτελεί σταθερό κλάσμα της ροής των καυσαερίων. Ο λόγος διαχωρισμού προσδιορίζεται από τα εμβαδά των εγκάρσιων διατομών του EP και του ISP. Ο ρυθμός ροής του αέρα αραίωσης μετριέται με τη συσκευή μετρήσεως ροής FM1. Ο λόγος αραίωσης υπολογίζεται από τον ρυθμό ροής του αέρα αραίωσης και τον λόγο διαχωρισμού.

Σχήμα 5

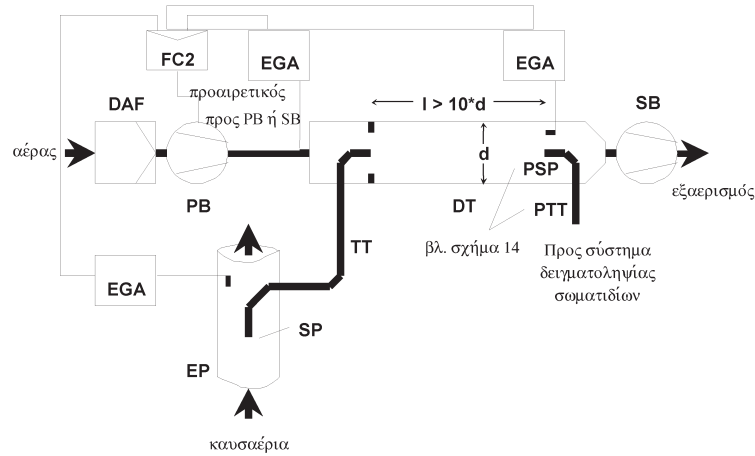
## Σύστημα αραίωσης μερικής ροής με ισοκίνητο καθετήρα και κλασματική δειγματοληψία (έλεγχος PB)



Τα πρωτογενή καυσαέρια μεταφέρονται από τον σωλήνα της εξατμίσεως EP στη σήραγγα αραίωσης DT διαμέσου του σωλήνα μεταφοράς TT με τον ισοκίνητο καθετήρα δειγματοληψίας ISP. Με τον μορφοτροπέα πίεσης DPT μετριέται η διαφορική πίεση των καυσαερίων μεταξύ σωλήνα εξατμίσεως και εισόδου του καθετήρα. Το σήμα αυτό διαβιβάζεται στη διάταξη ελέγχου ροής FC1 που ελέγχει τον ανεμιστήρα αναρροφήσεως PB για τη διατήρηση της διαφορικής πίεσης μηδέν στο άκρο του καθετήρα. Αυτό γίνεται παίρνοντας ένα μικρό κλάσμα του αέρα αραίωσης του οποίου ο ρυθμός ροής έχει ήδη μετρηθεί με τη συσκευή μετρήσεως ροής FM1 και προσάγοντάς το στο TT μέσω πνευματικού στομίου. Υπό τις συνθήκες αυτές, οι ταχύτητες των καυσαερίων στον EP και στον ISP είναι ταυτόσημες και η ροή διαμέσου του ISP και του TT αποτελεί σταθερό κλάσμα της ροής των καυσαερίων. Ο λόγος διαχωρισμού προσδιορίζεται από τα εμβαδά των εγκάρσιων διατομών του EP και του ISP. Ο αέρας αραίωσης αναρροφάται διαμέσου της DT από τον φουσητήρα αναρροφήσεως SB και ο ρυθμός ροής μετριέται με την FM1 στην είσοδο της DT. Ο λόγος αραίωσης υπολογίζεται από τον ρυθμό ροής του αέρα αραίωσης και το λόγο διαχωρισμού.

Σχήμα 6

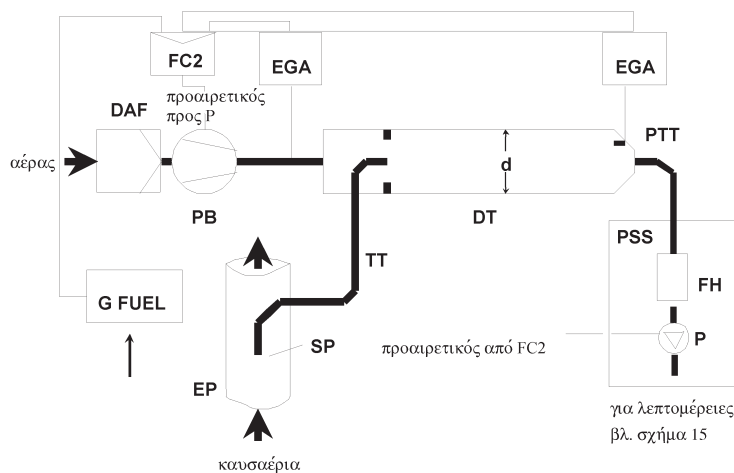
Σύστημα αραιώσεως μερικής ροής με CO<sub>2</sub> και NO<sub>x</sub> και μέτρηση συγκεντρώσεων με κλασματική δειγματοληψία



Τα πρωτογενή καυσαέρια μεταφέρονται από τον σωλήνα της εξατμίσεως EP στη σήραγγα αραιώσεως DT διαμέσου του καθετήρα δειγματοληψίας SP και του σωλήνα μεταφοράς TT. Με τον (τους) αναλύτη(-ες) καυσαερίων EGA μετρώνται οι συγκεντρώσεις ενός αερίου ιχνηθέτη (CO<sub>2</sub> ή NO<sub>x</sub>) στα πρωτογενή και στα αραιωμένα καυσαέρια καθώς επίσης και στον αέρα αραιώσεως. Τα σήματα αυτά διαβιβάζονται στη διάταξη ελέγχου ροής FC2 που ελέγχει είτε τον φυσητήρα πίεσεως PB είτε τον φυσητήρα αναρροφήσεως SB για τη διατήρηση του επιθυμητού λόγου αραιώσεως και διαχωρισμού των καυσαερίων στην DT. Ο λόγος αραιώσεως υπολογίζεται από τις συγκεντρώσεις του αερίου ιχνηθέτη στα πρωτογενή καυσαέρια, τα αραιωμένα καυσαέρια και τον αέρα αραιώσεως.

Σχήμα 7

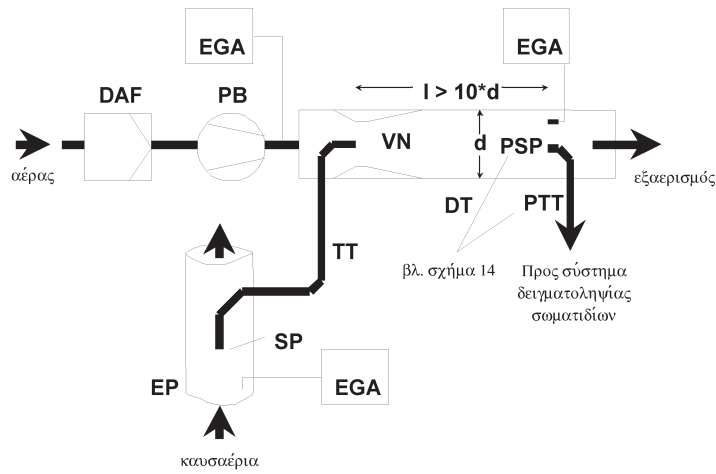
Σύστημα αραιώσεως μερικής ροής με συγκέντρωση CO<sub>2</sub> και μέτρηση συγκεντρώσεως με ισοζύγιο άνθρακα και ολική δειγματοληψία



Τα πρωτογενή καυσαέρια μεταφέρονται από τον σωλήνα της εξατμίσεως EP στη σήραγγα αραιώσεως DT διαμέσου του καθετήρα δειγματοληψίας SP και του σωλήνα μεταφοράς TT. Με τον (τους) αναλύτη(-ες) καυσαερίων EGA μετρώνται οι συγκεντρώσεις του CO<sub>2</sub> στα αραιωμένα καυσαέρια καθώς επίσης και στον αέρα αραιώσεως. Τα σήματα CO<sub>2</sub> και ροής καυσίμου GFUEL διαβιβάζονται είτε στη διάταξη ελέγχου ροής FC2 είτε στη διάταξη ελέγχου ροής FC3 του συστήματος δειγματοληψίας σωματιδίων (σχήμα 14). Η FC2 ελέγχει τον φυσητήρα πίεσεως PB ενώ η FC3 ελέγχει το σύστημα δειγματοληψίας σωματιδίων (σχήμα 14), ρυθμιζόμενων τοιούτοτρόπως των ροών προς και από το σύστημα ώστε να διατηρείται ο επιθυμητός λόγος διαχωρισμού και αραιώσεως καυσαερίων στην DT. Ο λόγος αραιώσεως υπολογίζεται από τις συγκεντρώσεις CO<sub>2</sub> και GFUEL χρησιμοποιώντας την παραδοχή ισοζυγίου άνθρακα.

Σχήμα 8

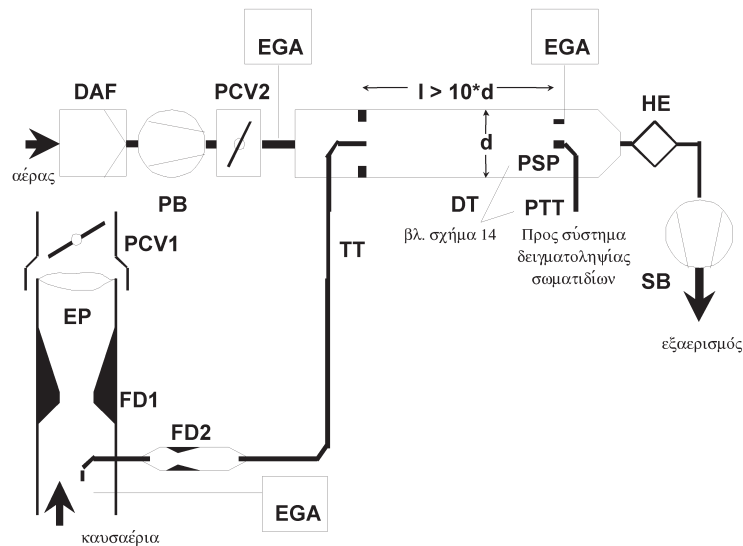
Σύστημα αραίωσης μερικής ροής με μονό βεντούρι, μέτρηση συγκεντρώσεως και κλασματική δειγματοληψία



Τα πρωτογενή καυσαέρια μεταφέρονται από τον σωλήνα της εξατμίσεως EP στη σήραγγα αραίωσης DT διαμέσου του καθετήρα δειγματοληψίας SP και του σωλήνα μεταφοράς TT χάρις στην αρνητική πίεση που δημιουργείται από το βεντούρι VN στην DT. Ο ρυθμός ροής αερίου διαμέσου του TT εξαρτάται από την συναλλαγή ορμής στη ζώνη του βεντούρι και συνεπώς επηρεάζεται από την απόλυτη θερμοκρασία του αερίου στην έξοδο του TT. Κατά συνέπεια, ο διαχωρισμός των καυσαερίων για ένα δεδομένο ρυθμό ροής στη σήραγγα δεν είναι σταθερός και ο λόγος αραίωσης σε χαμηλό φορτίο είναι ελαφρώς μικρότερος από εκείνον σε υψηλό φορτίο. Οι συγκεντρώσεις των αερίων ιχνηθέντων ( $\text{CO}_2$  ή  $\text{NO}_x$ ) μετρώνται στα πρωτογενή καυσαέρια, στα αραιωμένα καυσαέρια και στον αέρα αραίωσης με τον (τους) αναλύτη(-ες) καυσαερίων EGA και ο λόγος αραίωσης υπολογίζεται από τις ούτω μετρούμενες τιμές.

Σχήμα 9

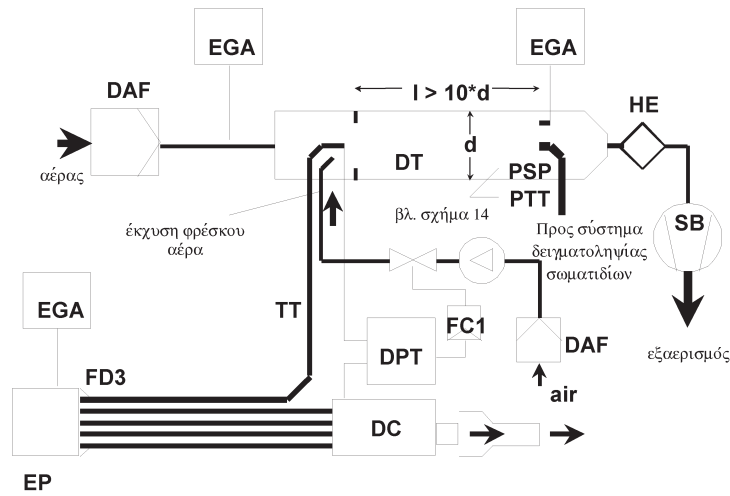
Σύστημα αραίωσης μερικής ροής με δίδυμο βεντούρι ή δίδυμο στόμιο, μέτρηση συγκεντρώσεως και κλασματική δειγματοληψία



Τα πρωτογενή καυσαέρια μεταφέρονται από τον σωλήνα της εξατμίσεως EP στη σήραγγα αραίωσης DT διαμέσου του καθετήρα δειγματοληψίας SP και του σωλήνα μεταφοράς TT με ένα διαχωριστήρα ροής που περιλαμβάνει σύστημα στόμιων ή βεντούρι. Το πρώτο FD1 ευρίσκεται στον EP, το δεύτερο FD2 στον TT. Επιπλέον, απαιτούνται δύο βαλβίδες ελέγχου πίεσης (PCV1 και PCV2) για τη διατήρηση σταθερού διαχωρισμού καυσαερίων ελέγχοντας την αντίληψη στον EP και την πίεση στην DT. Η PCV1 ευρίσκεται κατά τη διεύθυνση της ροής μετά τον SP στον EP, η δε PCV2 μεταξύ του φυσιοτήρα πίεσης PB και DT. Οι συγκεντρώσεις των αερίων ιχνηθέντων ( $\text{CO}_2$  ή  $\text{NO}_x$ ) μετρώνται στα πρωτογενή καυσαέρια, στα αραιωμένα καυσαέρια και στον αέρα αραίωσης με τον (τους) αναλύτη(-ες) καυσαερίων EGA. Οι συγκεντρώσεις αυτές είναι αναγκαίες για τον έλεγχο του διαχωρισμού των καυσαερίων και μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη ρύθμιση των PCV1 και PCV2 για επακριβή έλεγχο του διαχωρισμού. Ο λόγος αραίωσης υπολογίζεται από τις συγκεντρώσεις των αερίων ιχνηθέντων.

Σχήμα 10

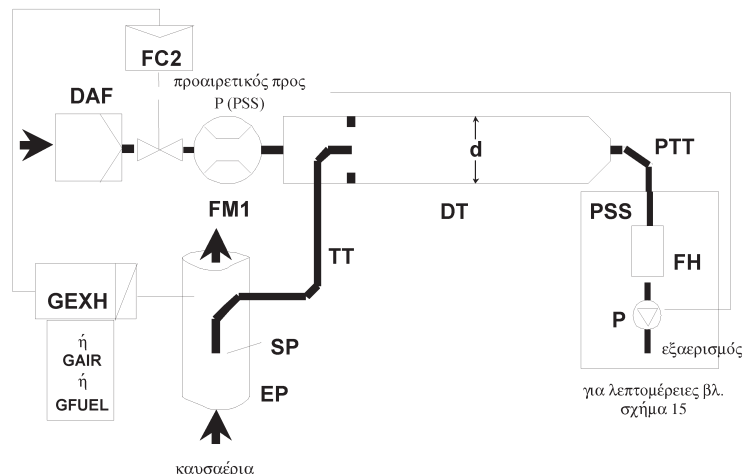
Σύστημα αραίωσης μερικής ροής με διαχωρισμό πολλαπλού σωλήνα, μέτρηση συγκεντρώσεως και κλασματική δειγματοληψία



Τα πρωτογενή καυσαέρια μεταφέρονται από τον σωλήνα της εξατμίσεως EP στη σήραγγα αραίωσης DT διαμέσου του σωλήνα μεταφοράς TT με τον διαχωριστήρα ροής FD3 που συνίσταται από πλήθος σωλήνων με ίδιες διαστάσεις (ίδια διάμετρος, μήκος και ακτίνα καμπυλώσεως) τοποθετημένων στον EP. Τα καυσαέρια διαμέσου ενός από τους σωλήνες αυτούς οδηγούνται στην DT, τα δε καυσαέρια διαμέσου των υπολοίπων σωλήνων διέρχονται μέσα από τον θάλαμο απόσβεσης DC. Έτσι, ο διαχωρισμός των καυσαερίων εξαρτάται από τον ολικό αριθμό των σωλήνων. Για τον σταθερό έλεγχο του διαχωρισμού απαιτείται μηδενική διαφορική πίεση μεταξύ DC και της εξόδου του TT, η οποία μετρείται με τον μορφοτροπέα διαφορικής πίεσης DPT. Η μηδενική διαφορική πίεση επιτυγχάνεται με εισαγωγή αέρα περιβάλλοντος στην DT και στην έξοδο του TT. Οι συγκεντρώσεις των αερίων ιχνηθετών ( $\text{CO}_2$  ή  $\text{NO}_x$ ) μετρώνται στα πρωτογενή καυσαέρια, στα αραιωμένα καυσαέρια και στον αέρα αραίωσης με τον (τους) αναλύτη(-ες) καυσαερίων EGA. Οι συγκεντρώσεις αυτές χρειάζονται για να ελέγχεται ο διαχωρισμός των καυσαερίων και μπορούν να χρησιμοποιούνται στον έλεγχο του ρυθμού ροής αέρα εγχύσεως για επακριβή έλεγχο του διαχωρισμού. Ο λόγος αραίωσης υπολογίζεται από τις συγκεντρώσεις των αερίων ιχνηθετών.

Σχήμα 11

Σύστημα αραίωσης μερικής ροής με έλεγχο ροής και ολική δειγματοληψία

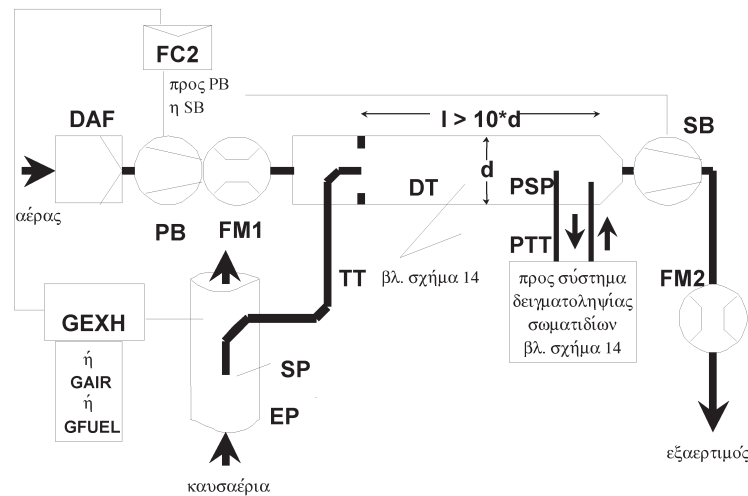


Τα πρωτογενή καυσαέρια μεταφέρονται από τον σωλήνα της εξατμίσεως EP στη σήραγγα αραίωσης DT διαμέσου του καθετήρα δειγματοληψίας SP και του σωλήνα μεταφοράς TT. Η ολική ροή διαμέσου της σήραγγας ρυθμίζεται με τη διάταξη ελέγχου ροής FC3 και την αντλία δειγματοληψίας P του συστήματος δειγματοληψίας σωματιδίων (σχήμα 16).

Η ροή του αέρα αραίωσης ελέγχεται από τη διάταξη ελέγχου ροής FC2, που μπορεί να χρησιμοποιεί τα  $G_{\text{EXH}}$ ,  $G_{\text{AIR}}$  ή  $G_{\text{FUEL}}$  ως σήματα εντολής, για τον επιθυμητό διαχωρισμό των καυσαερίων. Η ροή του δείγματος στην DT είναι η διαφορά της ολικής ροής και της ροής του αέρα αραίωσης. Ο ρυθμός ροής του αέρα αραίωσης μετρείται με τη συσκευή μετρήσεως ροής FM1, ο δε ρυθμός ολικής ροής με τη συσκευή μετρήσεως ροής FM3 του συστήματος δειγματοληψίας σωματιδίων (σχήμα 14). Ο λόγος αραίωσης υπολογίζεται από τους δύο αυτούς ρυθμούς ροής.

Σχήμα 12

## Σύστημα αραίωσης μερικής ροής με έλεγχο ροής και κλασματική δειγματοληψία



Τα πρωτογενή καυσαέρια μεταφέρονται από τον σωλήνα της εξατμίσεως EP στη σήραγγα αραίωσης DT διαμέσου του καθετήρα δειγματοληψίας SP και του σωλήνα μεταφοράς TT. Ο διαχωρισμός των καυσαερίων και η ροή στην DT κανονίζονται με τη διάταξη ροής FC2 που ρυθμίζει τις ροές (ή ταχύτητες) του φουσητήρα πίεσεως PB και του φουσητήρα αναρροφήσεως SB, κατ' αναλογία. Αυτό είναι δυνατόν αφού το δείγμα που λαμβάνεται με το σύστημα δειγματοληψίας σωματιδίων επιστρέφεται στην DT. Τα GEXH, GAIR ή GFUEL μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως σήματα εντολών για την FC2. Ο ρυθμός ροής του αέρα αραίωσης μετρείται με τη συσκευή μετρήσεως ροής FM1, η δε ολική ροή με τη συσκευή μετρήσεως ροής FM2. Ο λόγος αραίωσης υπολογίζεται από τους δύο αυτούς ρυθμούς ροής.

## Περιγραφή: Σχήματα 4 έως 12

## — EP: Σωλήνας εξατμίσεως

Ο σωλήνας εξατμίσεως μπορεί να είναι μονωμένος. Για τη μείωση της θερμικής αδράνειας του σωλήνα εξατμίσεως συνιστάται λόγος πάχους προς διάμετρο το πολύ 0,015. Περιορίζεται η χρήση εύκαμπτων μερών σε λόγο μήκους προς διάμετρο το πολύ 12. Οι καμπύλες πρέπει να είναι οι ελάχιστες δυνατές για τη μείωση των εναποθέσεων λόγω αδρανείας. Εάν το σύστημα περιλαμβάνει σιγαστήρα κλίνης δοκιμής, ο σιγαστήρας μπορεί επίσης να είναι μονωμένος.

Σε ισοκινητικό σύστημα, ο σωλήνας εξατμίσεως πρέπει να μην περιλαμβάνει γωνίες, καμπύλες και απότομες μεταβολές διαμέτρου, επί μήκος τουλάχιστον ίσο αφενός μεν προς το εξαπλάσιο της διαμέτρου του σωλήνα στα ανάντη της ροής, αφετέρου δε προς το τριπλάσιο στα κατάντη, με αφετηρία το άκρο του καθετήρα. Η ταχύτητα των αερίων στη ζώνη δειγματοληψίας πρέπει να είναι μεγαλύτερη από 10 m/s εκτός από την περίπτωση λειτουργίας στις στροφές βραδυπορίας. Η διακύμανση της πίεσεως των καυσαερίων δεν πρέπει να υπερβαίνει τα  $\pm 500$  Pa κατά μέσον όρο. Οποιαδήποτε μέτρα λαμβάνονται για τη μείωση των διακυμάνσεων της πίεσεως πέραν της χρήσεως συστήματος καυσαερίων τύπου πλαισίου (όπου περιλαμβάνονται σιγαστήρας και συσκευή μετεπεξεργασίας) δεν πρέπει να αλλοιώνουν την απόδοση του κινητήρα ούτε να προκαλούν την εναπόθεση σωματιδίων.

Σε συστήματα χωρίς ισοκινητικούς καθετήρες, συνιστάται να υπάρχει ευθύς σωλήνας επί μήκος ίσο αφενός μεν προς το εξαπλάσιο της διαμέτρου του σωλήνα στα ανάντη της ροής, αφετέρου δε προς το τριπλάσιο στα κατάντη, με αφετηρία το άκρο του καθετήρα.

## — SP: Καθετήρας δειγματοληψίας (σχήματα 6 έως 12)

Η εσωτερική διάμετρος πρέπει κατ' ελάχιστον να είναι 4 mm. Ο λόγος των διαμέτρων μεταξύ σωλήνα εξατμίσεως και καθετήρα πρέπει να είναι κατ' ελάχιστον 4. Ο καθετήρας πρέπει να είναι ένας ανοικτός σωλήνας στραμμένος προς τα ανάντη της ροής και τοποθετημένος στον κεντρικό άξονα του σωλήνα εξατμίσεως ή να είναι καθετήρας με πολλές σπές, όπως περιγράφεται στο SP1 στο τμήμα 1.1.1.

## — ISP: Ισοκινητικός καθετήρας δειγματοληψίας (σχήματα 4 και 5)

Ο ισοκινητικός καθετήρας δειγματοληψίας πρέπει να είναι στραμμένος προς τα ανάντη της ροής και τοποθετημένος στον κεντρικό άξονα του σωλήνα εξατμίσεως εκεί όπου πληρούνται οι συνθήκες ροής στο τμήμα EP, σχεδιασμένος δε για να παρέχει αναλογικό δείγμα των πρωτογενών καυσαερίων. Η εσωτερική διάμετρος πρέπει κατ' ελάχιστον να είναι 12 mm.

Για τον ισοκίνητο διαχωρισμό των καυσαερίων απαιτείται σύστημα ελέγχου με τη διατήρηση μηδενικής διαφορικής πίεσης μεταξύ EP και ISP. Υπό τις συνθήκες αυτές, οι ταχύτητες των καυσαερίων στον EP και ISP είναι ταυτόσημες και η κατά μάζα ροή διαμέσου του ISP είναι σταθερό κλάσμα της ροής των καυσαερίων. Ο ISP πρέπει να συνδέεται με μορφοτροπέα διαφορικής πίεσης. Ο έλεγχος για την παροχή μηδενικής διαφορικής πίεσης μεταξύ EP και ISP πραγματοποιείται με διάταξη ελέγχου ταχύτητας φυσητήρα η ροής.

- FD1, FD2: Διαχωριστής ροής (σχήμα 9)

Στον σωλήνα εξατμίσεως EP και στο σωλήνα μεταφοράς TT τοποθετείται αντίστοιχα σύστημα από βεντούρι ή στόμια για την παροχή αναλογικού δείγματος πρωτογενών καυσαερίων. Για τον αναλογικό διαχωρισμό απαιτείται η ύπαρξη συστήματος ελέγχου αποτελούμενου από δύο βαλβίδες ελέγχου πίεσης PCV1 και PCV2 που ελέγχουν τις πιέσεις στον EP και στην DT.

- FD3: Διαχωριστής ροής (σχήμα 10)

Στο σωλήνα εξατμίσεως EP τοποθετείται σύστημα σωλήνων (μονάδα πολλαπλών σωλήνων) για τη λήψη αναλογικού δείγματος των πρωτογενών καυσαερίων. Ένας από τους σωλήνες προσάγει καυσαέρια στη σήραγγα αραιώνων DT, ενώ οι άλλοι αποστέλλουν καυσαέρια σε ένα θάλαμο αποσβέσεως DC. Οι σωλήνες πρέπει να έχουν τις ίδιες διαστάσεις (ίδια διάμετρο, μήκος, ακτίνα καμπυλώσεως), έτσι ώστε ο διαχωρισμός των καυσαερίων να εξαρτάται από τον συνολικό αριθμό των σωλήνων. Για τον αναλογικό διαχωρισμό απαιτείται σύστημα ελέγχου που διατηρεί μηδενική διαφορική πίεση μεταξύ της εξόδου της μονάδας πολλαπλών σωλήνων στον DC και της εξόδου στον TT. Υπό τις συνθήκες αυτές, οι ταχύτητες των καυσαερίων στον EP και FD3 είναι αναλογικές και η ροή TT είναι ένα σταθερό κλάσμα της ροής των καυσαερίων. Τα δύο σημεία πρέπει να συνδέονται με ένα μορφοτροπέα διαφορικής πίεσης DPT. Ο έλεγχος για την παροχή μηδενικής διαφορικής πίεσης πραγματοποιείται με τη διάταξη ελέγχου ροής FC1.

- EGA: Αναλύτης καυσαερίων (σχήματα 6 έως 10)

Μπορούν να χρησιμοποιούνται αναλύτες CO<sub>2</sub> ή NO<sub>x</sub> (με τη μέθοδο του ισοζυγίου άνθρακα, μόνο CO<sub>2</sub>). Οι αναλύτες πρέπει να διακρίβωνονται όπως και οι αναλύτες για τη μέτρηση των αερίων εκπομπών. Για τον προσδιορισμό των διαφορών των συγκεντρώσεων μπορούν να χρησιμοποιηθούν ένας ή περισσότεροι αναλύτες.

Η ορθότητα των συστημάτων μετρήσεως πρέπει να είναι τέτοια ώστε η ορθότητα των G<sub>EDFW,i</sub> να κινείται στα όρια του ± 4 %.

- TT: Σωλήνας μεταφοράς (σχήματα 4 έως 12)

Ο σωλήνας μεταφοράς δειγμάτων σωματιδίων πρέπει:

- να είναι κατά το δυνατόν βραχύτερος και το πολύ μήκους 5 m,
- διαμέτρου τουλάχιστον ίσης προς εκείνη του καθετήρα, και το πολύ μήκους 25 mm,
- να βγαίνει στον κεντρικό άξονα της σήραγγας αραιώσεως και να είναι στραμμένος προς τα κατάντη της ροής.

Εάν ο σωλήνας έχει μήκος έως 1 μέτρο, πρέπει να είναι μονωμένος με υλικό με συντελεστή θερμικής αγωγιμότητας το πολύ 0,05 W/(m·K) με ακτινικό πάχος μονώσεως αντιστοιχούν στη διάμετρο του καθετήρα. Εάν ο σωλήνας είναι μήκος άνω του 1 μέτρου, πρέπει να μονώνεται και να θερμαίνεται σε μια θερμοκρασία τοιχώματος κατ' ελάχιστον 523 K (250 °C).

Εναλλακτικώς, οι απαιτούμενες θερμοκρασίες τοιχώματος του σωλήνα μεταφοράς μπορούν να προσδιορίζονται μέσω τυποποιημένων υπολογισμών μετάδοσης θερμότητας.

- DPT: Μορφοτροπέας διαφορικής πίεσης (σχήματα 4, 5 και 10)

Η κλίμακα του μορφοτροπέα διαφορικής πίεσης πρέπει να είναι το πολύ ± 500 Pa.

- FC1: Διάταξη ελέγχου ροής (σχήματα 4, 5 και 10)

Στα ισοκίνητα συστήματα (σχήματα 4 και 5) απαιτείται η ύπαρξη διατάξεως ελέγχου ροής για τη διατήρηση μηδενικής διαφορικής πίεσης μεταξύ EP και ISP. Η ρύθμιση μπορεί να γίνει:

- a) ελέγχοντας την ταχύτητα ή ροή του φυσητήρα αναρροφήσεως (SB) και διατηρώντας την ταχύτητα του φυσητήρα πίεσεως (PB) σταθερή κατά τη διάρκεια κάθε φάσης λειτουργίας (σχήμα 4), ή
- β) ρυθμίζοντας τον φυσητήρα αναρροφήσεως (SB) σε μια σταθερή κατά μάζα ροή των αραιωμένων καυσαερίων και ελέγχοντας τη ροή του φυσητήρα πίεσεως PB και, κατά συνέπεια, τη ροή του δείγματος των καυσαερίων σε μια περιοχή στο άκρο του σωλήνα μεταφοράς (TT) (σχήμα 5).

Στην περίπτωση συστήματος ελεγχόμενης πίεσεως το παραμένον σφάλμα στο βρόχο ελέγχου δεν πρέπει να υπερβαίνει τα  $\pm 3$  Pa. Ο διακυμάνσεις της πίεσης στη σήραγγα αραίωσης δεν πρέπει να υπερβαίνει κατά μέσο όρο  $\pm 250$  Pa.

Σε σύστημα πολλαπλών σωλήνων (σχήμα 10) για τον αναλογικό διαχωρισμό των καυσαερίων απαιτείται η ύπαρξη διατάξεως ελέγχου ροής που να διατηρεί μηδενική διαφορική πίεση μεταξύ της εξόδου της μονάδας των πολλαπλών σωλήνων και της εξόδου του ΤΤ. Η ρύθμιση μπορεί να γίνεται ελέγχοντας τον ρυθμό ροής του αέρα εγχύσεως στην DT, στην έξοδο του ΤΤ.

- PCV1, PCV2: Βαλβίδα ελέγχου πίεσεως (σχήμα 9)

Στο σύστημα διδύμου βεντούρι/διδύμου στομίου, για τον αναλογικό διαχωρισμό της ροής απαιτείται η ύπαρξη δύο βαλβίδων ελέγχου πίεσεως για τον έλεγχο της αντίθλιψης του ΕΡ και της πίεσεως στην DT. Οι βαλβίδες πρέπει να βρίσκονται μετά τον SP στον ΕΡ προς την κατεύθυνση της ροής και μεταξύ ΡΒ και DT.

- DC: Θάλαμος αποσβέσεως (σχήμα 10)

Στην έξοδο της μονάδας πολλαπλών σωλήνων τοποθετείται θάλαμος αποσβέσεως για να ελαχιστοποιεί τις διακυμάνσεις πίεσεως στο σωλήνα εξατμίσεως ΕΡ.

- VN: Βεντούρι (σχήμα 8)

Στη σήραγγα αραίωσης DT τοποθετείται κώνος διαχύσεως (βεντούρι) για τη δημιουργία αρνητικής πίεσεως στην περιοχή της εξόδου του σωλήνα μεταφοράς ΤΤ. Ο ρυθμός ροής αερίων διαμέσου του ΤΤ προσδιορίζεται από την συναλλαγή ορμής στη ζώνη του βεντούρι και είναι βασικά ανάλογος προς τον ρυθμό ροής του φουσητήρα πίεσεως ΡΒ οδηγώντας σε ένα σταθερό λόγο αραίωσης. Επειδή η συναλλαγή ορμής επηρεάζεται από τη θερμοκρασία στην έξοδο του ΤΤ και την διαφορά πίεσεως μεταξύ ΕΡ και DT, ο πραγματικός λόγος αραίωσης είναι ελαφρώς μικρότερος σε χαμηλό φορτίο σε σχέση με υψηλό φορτίο.

- FC2: Διάταξη ελέγχου ροής (σχήματα 6, 7, 11 και 12· προαιρετικό)

Για τον έλεγχο της ροής του ανεμιστήρα πίεσεως ΡΒ ή/και του ανεμιστήρα αναρροφήσεως SB μπορεί να χρησιμοποιηθεί μια διάταξη ελέγχου. Αυτή μπορεί να συνδέεται με το σήμα ροής καυσίμου ή ροής καυσαερίων ή/και το διαφορικό σήμα CO<sub>2</sub> ή NO<sub>x</sub>.

Όταν χρησιμοποιείται παροχή αέρα υπό πίεση (σχήμα 11), η FC2 ελέγχει απ' ευθείας τη ροή του αέρα.

- FM1: Διάταξη μετρήσεως ροής (σχήματα 6, 7, 11 και 12)

Αερίομετρο ή άλλο όργανο ροής για τη μέτρηση της ροής των αραιωμένων καυσαερίων. Η FM1 είναι προαιρετική εάν ο φουσητήρας πίεσεως ΡΒ είναι διακριβωμένος για τη μέτρηση της ροής.

- FM2: Διάταξη μετρήσεως ροής (σχήμα 12)

Αερίομετρο ή άλλο όργανο ροής για τη μέτρηση της ροής των αραιωμένων καυσαερίων. Η FM2 είναι προαιρετική εάν ο φουσητήρας αναρροφήσεως SB είναι διακριβωμένος για τη μέτρηση της ροής.

- ΡΒ: Φουσητήρας πίεσεως (σχήματα 4, 5, 6, 7, 8, 9 και 12)

Για τον έλεγχο του ρυθμού ροής αέρα αραίωσης, ο ΡΒ μπορεί να συνδεθεί με τις διατάξεις ελέγχου ροής FC1 ή FC2. Ο ΡΒ δεν είναι αναγκαίος όταν χρησιμοποιείται επιστόμιο με πεταλούδα. Ο ΡΒ μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τη μέτρηση της ροής του αέρα αραίωσης, εάν είναι διακριβωμένος.

- SB: Φουσητήρας αναρροφήσεως (σχήματα 4, 5, 6, 9, 10 και 12)

Μόνον για συστήματα κλασματικής δειγματοληψίας. Ο SB μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τη μέτρηση της ροής αραιωμένων καυσαερίων εάν είναι διακριβωμένος.

- DAF: Φίλτρο αέρα αραίωσης (σχήματα 4 έως 12)

Συνιστάται όπως ο αέρας αραίωσης φιλτράρεται και καθαρίζεται με ενεργό άνθρακα για την απομάκρυνση υδρογονανθράκων του περιβάλλοντος. Ο αέρας αραίωσης πρέπει να έχει θερμοκρασία 298 K (25 °C)  $\pm 5$  K.

Εφόσον ζητείται από τους κατασκευαστές, ο αέρας αραίωσης πρέπει να δειγματίζεται σύμφωνα με τους κανόνες της ορθής τεχνικής πρακτικής για τον προσδιορισμό των επιπέδων των σωματιδίων του περιβάλλοντος, που μπορούν να αφαιρούνται κατόπιν από τις τιμές που μετρώνται στα αραιωμένα καυσάερα.

- PSP: Καθετήρας δειγματοληψίας σωματιδίων (σχήματα 4, 5, 6, 8, 9, 10 και 12)

Ο καθετήρας αποτελεί το ακραίο τμήμα του ΡΤΤ και:

- τοποθετείται στραμμένος προς τα ανάντη της ροής, σε σημείο όπου γίνεται καλή ανάμειξη του αέρα αραίωσης και των καυσαερίων, δηλ. στον κεντρικό άξονα της σήραγγας αραίωσης DT των συστημάτων αραίωσης σε απόσταση δέκα περίπου φορές τη διάμετρο της σήραγγας κατάντη του σημείου εισόδου των καυσαερίων στη σήραγγα αραίωσης,

- πρέπει να έχει εσωτερική διάμετρο 12 mm κατ' ελάχιστον,

- μπορεί να θερμαίνεται μέχρι το πολύ 325 K (52 °C) θερμοκρασία τοιχώματος με απ' ευθείας θέρμανση ή με προθέρμανση του αέρα αραιώσεως, υπό την προϋπόθεση ότι η θερμοκρασία του αέρα δεν υπερβαίνει τους 325 K (52 °C) πριν από την εισαγωγή των καυσαερίων στη σήραγγα αραιώσεως,
  - μπορεί να είναι μονωμένη.
- DT: Σήραγγα αραιώσεως (σχήματα 4 έως 12)

Η σήραγγα αραιώσεως:

- πρέπει να είναι ικανού μήκους ώστε να επιτυγχάνεται πλήρης ανάμειξη των καυσαερίων και του αέρα αραιώσεως σε συνθήκες τυρβώδους ροής,
- πρέπει να είναι κατασκευασμένη από ανοξείδωτο χάλυβα με:
  - λόγο πάχους προς διάμετρο το πολύ 0,025 για σήραγγες αραιώσεως εσωτερικής διαμέτρου άνω των 75 mm,
  - ονομαστικό πάχος τοιχώματος κατ' ελάχιστο 1,5 mm για σήραγγες αραιώσεως εσωτερικής διαμέτρου έως και 75 mm,
- πρέπει να έχει διάμετρο τουλάχιστον 75 mm στην περίπτωση της κλασματικής δειγματοληψίας,
- συνιστάται να έχει διάμετρο τουλάχιστον 25 mm στην περίπτωση ολικής δειγματοληψίας,
- μπορεί να θερμαίνεται μέχρι το πολύ 325 K (52 °C) (θερμοκρασία τοιχώματος) με απ' ευθείας θέρμανση ή με προθέρμανση του αέρα αραιώσεως, υπό την προϋπόθεση ότι η θερμοκρασία του αέρα δεν υπερβαίνει τους 325 K (52 °C) πριν από την εισαγωγή των καυσαερίων στη σήραγγα αραιώσεως,
- μπορεί να είναι μονωμένη.

Τα καυσαέρια του κινητήρα πρέπει να αναμειγνύονται καλά με τον αέρα αραιώσεως. Στα συστήματα κλασματικής δειγματοληψίας, η ποιότητα αναμείξεως πρέπει να ελέγχεται μετά τη θύση της σήραγγας σε υπηρέσια, μέσω κατατομής CO<sub>2</sub> της σήραγγας ενώ λειτουργεί ο κινητήρας (τουλάχιστον 4 ισαπέχοντα σημεία μετρήσεως). Εφόσον χρειάζεται, μπορεί να χρησιμοποιηθεί και στομιο μείξεως.

**Σημείωση:** Εάν η θερμοκρασία περιβάλλοντος κοντά στη σήραγγα αραιώσεως DT είναι κάτω από τους 293 K (20 °C), πρέπει να λαμβάνεται πρόνοια ώστε να αποφεύγονται απώλειες σωματιδίων στα ψυχρά τοιχώματα της σήραγγας αραιώσεως. Συνεπώς, συνιστάται η θέρμανση ή/και μόνωση της σήραγγας όπως αναφέρθηκε παραπάνω.

Όταν ο κινητήρας λειτουργεί με υψηλά φορτία, η σήραγγα μπορεί να ψύχεται με ένα ήπιο σχετικώς μέσον όπως κάποιον ανεμιστήρα, εφόσον η θερμοκρασία του ψυκτικού μέσου δεν είναι κάτω από τους 293 K (20 °C).

- HE: Εναλλάκτης θερμότητας (σχήματα 9 και 10)

Ο εναλλάκτης θερμότητας πρέπει να είναι επαρκούς ικανότητας ώστε να διατηρείται η θερμοκρασία στην είσοδο του ψυστήρα αναρροφήσεως SB στα όρια του  $\pm 11$  K ως προς τη μέση θερμοκρασία λειτουργίας που παρατηρείται κατά τη διάρκεια της δοκιμής.

#### 1.2.1.2. Σύστημα αραιώσεως πλήρους ροής (σχήμα 13)

Περιγράφεται σύστημα αραιώσεως που βασίζεται στην αραιώση του συνόλου των καυσαερίων χρησιμοποιώντας τη μέθοδο της δειγματοληψίας σταθερού όγκου (CVS). Πρέπει να μετريέται ο συνολικός όγκος του μείγματος καυσαερίων και αέρα αραιώσεως. Μπορεί να χρησιμοποιηθεί σύστημα PDP ή CFV ή SSV.

Για τη μετέπειτα συλλογή των σωματιδίων, δείγμα των αραιωμένων καυσαερίων οδηγείται στο σύστημα δειγματοληψίας σωματιδίων (τμήμα 1.2.2 σχήματα 14 και 15). Εάν αυτό γίνεται απ' ευθείας, αναφέρεται ως μονή αραιώση. Εάν το δείγμα αραιωθεί μία ακόμη φορά στη σήραγγα δευτεροβάθμιας αραιώσεως, αναφέρεται ως διπλή αραιώση. Η διπλή αραιώση είναι χρήσιμη αν με την απλή αραιώση δεν μπορεί να επιτευχθεί η απαιτούμενη θερμοκρασία στο μέτωπο του φίλτρου. Μολονότι είναι εν μέρει σύστημα αραιώσεως, το σύστημα διπλής αραιώσεως περιγράφεται ως τροποποίηση συστήματος δειγματοληψίας σωματιδίων στο τμήμα 1.2.2 (σχήμα 15), επειδή έχει κοινά τα περισσότερα από τα μέρη ενός τυπικού συστήματος δειγματοληψίας σωματιδίων.

Στη σήραγγα αραιώσεως συστήματος αραιώσεως πλήρους ροής μπορούν επίσης να προσδιοριστούν αέριες εκπομπές. Ως εκ τούτου, οι καθέτηρες δειγματοληψίας για τα αέρια συστατικά εμφανίζονται μεν στο (σχήμα 13) αλλά δεν περιλαμβάνονται στον περιγραφικό κατάλογο. Οι αντίστοιχες απαιτήσεις περιγράφονται στο τμήμα 1.1.1.



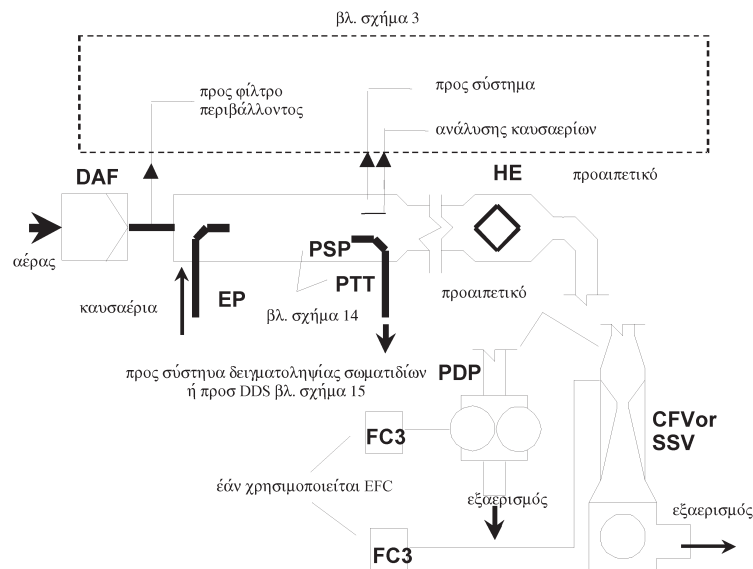
## Περιγραφή: Σχήμα 13

— EP: Σωλήνας εξατμίσεως

Το μήκος του σωλήνα εξατμίσεως από την έξοδο της πολλαπλής καυσαερίων του κινητήρα, του στροβιλοπληρωτή ή της διάταξης μετεπεξεργασίας έως τη σήραγγα αραιώσεως δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 10 m. Εάν το σύστημα έχει μήκος πάνω από 4 m, τότε όλες οι σωληνώσεις πέραν των 4 m πρέπει να μονώνονται, εκτός από τυχόν χρησιμοποιούμενο εν γραμμή μετρητή καπνού. Το ακτινικό πάχος της μονώσεως πρέπει να είναι τουλάχιστον 25 mm. Ο συντελεστής θερμικής αγωγιμότητας του μονωτικού υλικού θα είναι το πολύ ίσος προς 0,1 W/(m·K) μετρούμενος στους 673 K (400 °C). Για τη μείωση της θερμικής αδράνειας του σωλήνα εξατμίσεως συνιστάται λόγος πάχους προς διάμετρο το πολύ 0,015. Περιορίζεται η χρήση εύκαμπτων μερών σε λόγο μήκους προς διάμετρο το πολύ 12.

Σχήμα 13

## Σύστημα αραιώσεως πλήρους ροής



Η συνολική ποσότητα των πρωτογενών καυσαερίων αναμειγνύεται στη σήραγγα αραιώσεως DT με τον αέρα αραιώσεως. Ο ρυθμός ροής αραιωμένων καυσαερίων μετρείται είτε με αντλία θετικού εκτόπισματος PDP ή με βεντούρι κρίσιμης ροής CFV ή με βεντούρι υποηχητικής ροής SSV. Για την αναλογική δειγματοληψία των σωματιδίων και τον προσδιορισμό της ροής μπορεί να χρησιμοποιηθεί εναλλάκτης θερμότητας HE ή σύστημα ηλεκτρονικής αντιστάθμισης ροής EFC. Επειδή ο προσδιορισμός της μάζας των σωματιδίων βασίζεται στη ροή του συνόλου των αραιωμένων καυσαερίων, δεν απαιτείται υπολογισμός του λόγου αραιώσεως.

— PDP: Αντλία θετικού εκτόπισματος

Η PDP μετρά την ολική ροή των αραιωμένων καυσαερίων από τον αριθμό των στροφών και το εκτόπισμα της αντλίας. Η αντίδληψη του συστήματος δεν πρέπει να υποβιβάζεται τεχνητός από την PDP ή από το σύστημα εισόδου αέρα αραιώσεως. Η στατική αντίδληψη καυσαερίων που μετρείται με λειτουργούν το σύστημα CVS πρέπει να παραμένει στα όρια του  $\pm 1,5$  kPa ως προς τη στατική πίεση που μετρείται χωρίς σύνδεση με το CVS στις ίδιες στροφές και φορτίο του κινητήρα.

Η θερμοκρασία του αέριου μείγματος αμέσως εμπροσθεν της PDP δεν πρέπει να αποκλίνει πέραν των  $\pm 6$  K ως προς τη μέση θερμοκρασία λειτουργίας που παρατηρείται κατά τη διάρκεια της δοκιμής, όταν δεν χρησιμοποιείται αντιστάθμιση ροής.

Αντιστάθμιση ροής μπορεί να χρησιμοποιηθεί μόνον αν η θερμοκρασία στην είσοδο της PDP δεν υπερβαίνει τους 50 °C (323 K).

- CFV: Βεντούρι κρίσιμης ροής

Το CFV μετρά την ολική ροή των αραιωμένων καυσαερίων διατηρώντας την ροή σε κατάσταση στραγγαλισμού (κρίσιμη ροή). Η στατική αντίθλιψη καυσαερίων που μετριέται με το σύστημα CFV πρέπει να παραμένει στα όρια του  $\pm 1,5$  kPa ως προς τη στατική πίεση που μετριέται χωρίς σύνδεση με το CFV, στις ίδιες στροφές και φορτίο του κινητήρα. Η θερμοκρασία του αέριου μείγματος αμέσως εμπροσθεν της PDP δεν πρέπει να αποκλίνει πέραν των  $\pm 11$  K ως προς τη μέση θερμοκρασία λειτουργίας που παρατηρείται κατά τη διάρκεια της δοκιμής, όταν δεν χρησιμοποιείται αντιστάθμιση ροής.

- SSV: βεντούρι υποχητικής ροής

Το SSV μετρά την ολική ροή των αραιωμένων καυσίμων ως συνάρτηση της πίεσης στην είσοδο, της θερμοκρασίας στην είσοδο και της πτώσης της πίεσης μεταξύ της εισόδου και του λαίμου του SSV. Η στατική αντίθλιψη καυσαερίων που μετριέται με το σύστημα SSV πρέπει να παραμένει στα όρια του  $\pm 1,5$  kPa ως προς τη στατική πίεση που μετριέται χωρίς σύνδεση με το SSV, στις ίδιες στροφές και φορτίο του κινητήρα. Η θερμοκρασία του αέριου μείγματος αμέσως εμπροσθεν της PDP δεν πρέπει να αποκλίνει πέραν των  $\pm 11$  K ως προς τη μέση θερμοκρασία λειτουργίας που παρατηρείται κατά τη διάρκεια της δοκιμής, όταν δεν χρησιμοποιείται αντιστάθμιση ροής.

- HE: Εναλλάκτης θερμότητας (προαιρετικός εάν χρησιμοποιείται EFC)

Ο εναλλάκτης θερμότητας πρέπει να είναι επαρκούς ικανότητας ώστε η θερμοκρασία να διατηρείται εντός των ανωτέρω ορίων.

- EFC: Ηλεκτρονική αντιστάθμιση ροής (προαιρετική εάν χρησιμοποιείται HE)

Εάν η θερμοκρασία στην είσοδο είτε της PDP, είτε του CFV, είτε του SSV δεν διατηρείται στα προαναφερθέντα όρια, απαιτείται η ύπαρξη συστήματος αντιστάθμισης ροής για τη συνεχή μέτρηση του ρυθμού ροής και τον έλεγχο της αναλογικής δειγματοληψίας στο σύστημα σωματιδίων. Για το σκοπό αυτό, τα σήματα του συνεχώς μετρούμενου ρυθμού ροής χρησιμοποιούνται για τη διόρθωση του ρυθμού ροής δείγματος διαμέσου των φίλτρων σωματιδίων του συστήματος δειγματοληψίας σωματιδίων (σχήματα 14 και 15), όπως ενδείκνυται.

- DT: Σήραγγα αραίωσης

Η σήραγγα αραίωσης:

- πρέπει να έχει αρκετά μικρή διάμετρο ώστε να προκαλείται τυρβώδης ροή (αριθμός Reynolds μεγαλύτερος από 4 000) και ικανό μήκος ώστε να επιτυγχάνεται πλήρης ανάμειξη του καυσαερίου και του αέρα αραίωσης. Μπορεί να χρησιμοποιηθεί στόμιο αναμείξεως,

- πρέπει να έχει διάμετρο 75 mm τουλάχιστον,

- μπορεί να είναι μονωμένη.

Τα καυσαέρια του κινητήρα πρέπει να οδηγούνται κατάντη της ροής, στο σημείο όπου εισάγονται στη σήραγγα αραίωσης, να αναμειγνύονται δε πλήρως.

Όταν χρησιμοποιείται μονή αραίωση, ένα δείγμα από τη σήραγγα αραίωσης μεταφέρεται στο σύστημα δειγματοληψίας σωματιδίων (τμήμα 1.2.2 σχήμα 14). Η ικανότητα ροής της PDP ή FCV ή SSV πρέπει να είναι επαρκής ώστε τα αραιωμένα καυσαέρια να διατηρούνται σε θερμοκρασία μικρότερη ή ίση των 325 K (52 °C) αμέσως πριν από το πρωτεύον φίλτρο σωματιδίων.

Όταν χρησιμοποιείται διπλή αραίωση, ένα δείγμα από τη σήραγγα αραίωσης μεταφέρεται στη σήραγγα δευτεροβάθμιας αραίωσης όπου αραιώνεται περαιτέρω και κατόπιν διέρχεται από τα φίλτρα δειγματοληψίας (τμήμα 1.2.2 σχήμα 15). Η ικανότητα ροής της PDP ή CFV πρέπει να είναι επαρκής ώστε το ρεύμα των αραιωμένων καυσαερίων στη DT να διατηρείται σε θερμοκρασία μικρότερη ή ίση των 464 K (191 °C) στη ζώνη δειγματοληψίας. Το σύστημα δευτεροβάθμιας αραίωσης πρέπει να παρέχει ικανή δευτερογενή ποσότητα αέρα αραίωσης ώστε η θερμοκρασία των διπλά αραιωμένων καυσαερίων να διατηρείται μικρότερη ή ίση προς 325 K (52 °C) αμέσως πριν από το πρωτεύον φίλτρο σωματιδίων.

- DAF: Φίλτρο αέρα αραιώσεως

Συνιστάται όπως ο αέρας αραιώσεως φιλτράρεται και καθαρίζεται με ενεργό άνθρακα για την απομάκρυνση υδρογονανθράκων του περιβάλλοντος. Ο αέρας αραιώσεως πρέπει να έχει θερμοκρασία 298 K (25 °C) ± 5 K. Εφόσον το ζητήσουν οι κατασκευαστές, ο αέρας δειγματοληψίας πρέπει να δειγματίζεται σύμφωνα με τους κανόνες της ορθής τεχνικής πρακτικής για τον προσδιορισμό των επιπέδων των σωματιδίων του περιβάλλοντος, που μπορούν κατόπιν να αφαιρούνται από τις τιμές που μετρώνται στα αραιωμένα καυσαέρια.

- PSP: Καθετήρας δειγματοληψίας σωματιδίων

Ο καθετήρας αποτελεί το ακραίο τμήμα του PTT και:

- τοποθετείται στραμμένος προς τα ανάντη της ροής, σε σημείο όπου γίνεται καλή ανάμειξη του αέρα αραιώσεως και των καυσαερίων, δηλαδή στον κεντρικό άξονα της σήραγγας αραιώσεως DT των συστημάτων αραιώσεως σε απόσταση δέκα περίπου φορές τη διάμετρο της σήραγγας κατάντη του σημείου εισόδου των καυσαερίων στη σήραγγα αραιώσεως,
- πρέπει να έχει εσωτερική διάμετρο 12 mm κατ' ελάχιστον,
- μπορεί να θερμαίνεται μέχρι το πολύ 325 K (52 °C) θερμοκρασία τοιχώματος με απ' ευθείας θέρμανση ή με προθέρμανση του αέρα αραιώσεως, υπό την προϋπόθεση ότι η θερμοκρασία του αέρα δεν υπερβαίνει τους 325 K (52 °C) πριν από την εισαγωγή των καυσαερίων στη σήραγγα αραιώσεως,
- μπορεί να είναι μονωμένος.

#### 1.2.2. Σύστημα δειγματοληψίας σωματιδίων (σχήματα 14 και 15)

Το σύστημα δειγματοληψίας σωματιδίων προορίζεται για τη συλλογή των σωματιδίων στο φίλτρο σωματιδίων. Στην περίπτωση της αραιώσεως μερικής ροής με ολική δειγματοληψία, που συνίσταται στη διέλευση όλου του δείγματος των αραιωμένων καυσαερίων διαμέσου των φίλτρων, τα συστήματα αραιώσεως (τμήμα 1.2.1.1 σχήματα 7 και 11) και δειγματοληψίας συνήθως συγκροτούν μια ενιαία μονάδα. Στην περίπτωση της αραιώσεως μερικής ή πλήρους ροής με κλασματική δειγματοληψία, που συνίσταται στη διέλευση μέρους μόνον των αραιωμένων καυσαερίων διαμέσου των φίλτρων, τα συστήματα αραιώσεως (τμήμα 1.2.1.1 σχήματα 4, 5, 6, 8, 9, 10 και 12 και τμήμα 1.2.1.2, σχήμα 13) και δειγματοληψίας συνήθως συγκροτούν διαφορετικές μονάδες.

Στην παρούσα οδηγία, το σύστημα διπλής αραιώσεως DDS (σχήμα 15) ενός συστήματος αραιώσεως πλήρους ροής θεωρείται ως ειδική τροποποίηση ενός τυπικού συστήματος δειγματοληψίας σωματιδίων όπως φαίνεται στο σχήμα 14. Το σύστημα διπλής αραιώσεως περιλαμβάνει όλα τα σημαντικά μέρη του συστήματος δειγματοληψίας σωματιδίων, όπως υποδοχείς φίλτρων και αντλία δειγματοληψίας και, επιπλέον, ορισμένα χαρακτηριστικά αραιώσεως όπως παροχή αέρα αραιώσεως και σήραγγα δευτεροβάθμιας αραιώσεως.

Για την αποφυγή επιπτώσεων στους βρόχους ελέγχου, συνιστάται η αντλία δειγματοληψίας να λειτουργεί καθ' όλη τη διάρκεια της διαδικασίας της δοκιμής. Στη μέθοδο του μονού φίλτρου, πρέπει να χρησιμοποιείται παρακαμπτήριο σύστημα για τη διέλευση του δείγματος διαμέσου των φίλτρων δειγματοληψίας στις επιθυμητές χρονικές στιγμές. Πρέπει να ελαχιστοποιείται η παρέμβαση της διακοπόμενης διαδικασίας στους βρόχους ελέγχου.

Περιγραφές: Σχήματα 14 και 15

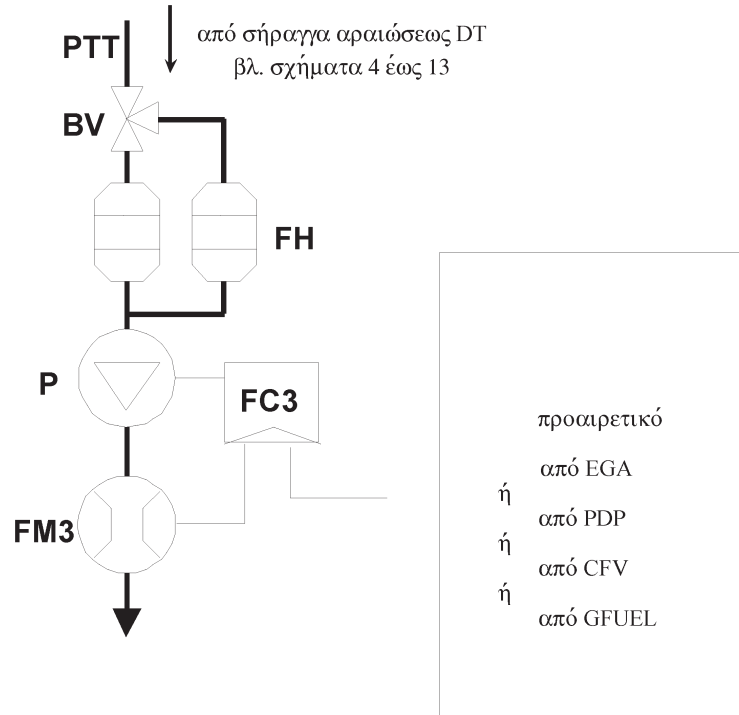
- PSP: Καθετήρας δειγματοληψίας σωματιδίων (σχήματα 14 και 15)

Ο καθετήρας δειγματοληψίας σωματιδίων που εμφανίζεται στα σχήματα αποτελεί το ακραίο τμήμα του σωλήνα μεταφοράς σωματιδίων PTT. Ο καθετήρας:

- τοποθετείται στραμμένος προς τα ανάντη της ροής, σε σημείο που γίνεται καλή ανάμειξη του αέρα αραιώσεως και των καυσαερίων, δηλ. στον κεντρικό άξονα της σήραγγας αραιώσεως DT των συστημάτων αραιώσεως (βλ. τμήμα 1.2.1), σε απόσταση δέκα περίπου φορές τη διάμετρο της σήραγγας κατάντη του σημείου εισόδου των καυσαερίων στη σήραγγα αραιώσεως,
- πρέπει να έχει εσωτερική διάμετρο 12 mm κατ' ελάχιστον,
- μπορεί να θερμαίνεται μέχρι το πολύ 325 K (52 °C) θερμοκρασία τοιχώματος με απ' ευθείας θέρμανση ή με προθέρμανση του αέρα αραιώσεως, υπό την προϋπόθεση ότι η θερμοκρασία του αέρα δεν υπερβαίνει τους 325 K (52 °C) πριν από την εισαγωγή των καυσαερίων στη σήραγγα αραιώσεως,
- μπορεί να είναι μονωμένος.

Σχήμα 14

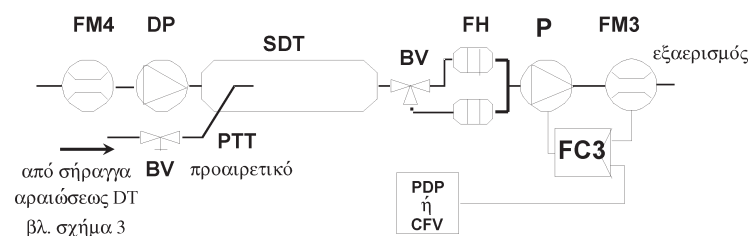
## Σύστημα δειγματοληψίας σωματιδίων



Δείγμα των αραιωμένων καυσαερίων λαμβάνεται από τη σήραγγα αραιώσεως DT συστήματος αραιώσεως μερικής ή πλήρους ροής μέσω του καθετήρα δειγματοληψίας σωματιδίων PSP και του σωλήνα μεταφοράς σωματιδίων PTT διαμέσου της αντλίας δειγματοληψίας P. Το δείγμα διέρχεται διαμέσου του ή των υποδοχέων φίλτρων FH που περιέχουν τα φίλτρα δειγματοληψίας σωματιδίων. Ο ρυθμός ροής του δείγματος ελέγχεται από τη διάταξη ελέγχου ροής FC3. Εάν χρησιμοποιείται ηλεκτρονική αντιστάθμιση ροής EFC (σχήμα 13), η ροή των αραιωμένων καυσαερίων χρησιμοποιείται ως σήμα εντολής για την FC3.

Πίνακας 15

## Σύστημα αραιώσεως (μόνο για σύστημα πλήρους ροής)



Δείγμα των αραιωμένων καυσαερίων μεταφέρεται από τη σήραγγα αραιώσεως DT συστήματος αραιώσεως πλήρους ροής μέσω του καθετήρα δειγματοληψίας σωματιδίων PSP και του σωλήνα μεταφοράς σωματιδίων PTT στη σήραγγα δευτεροβάθμιας αραιώσεως SDT, όπου αραιώνεται άλλη μια φορά. Το δείγμα διέρχεται διαμέσου του ή των υποδοχέων φίλτρων FH που περιέχουν τα φίλτρα δειγματοληψίας σωματιδίων. Ο ρυθμός ροής του αέρα αραιώσεως είναι συνήθως σταθερός ενώ ο ρυθμός ροής του δείγματος ρυθμίζεται με τη διάταξη ελέγχου ροής FC3. Εάν χρησιμοποιείται ηλεκτρονική αντιστάθμιση ροής EFC (σχήμα 13), η ροή των αραιωμένων καυσαερίων χρησιμοποιείται ως σήμα εντολής για την FC3.

- PTT: Σωλήνας μεταφοράς σωματιδίων (σχήματα 14 και 15)
 

Ο σωλήνας μεταφοράς σωματιδίων δεν πρέπει να έχει μήκος άνω των 1 020 mm και όποτε γίνεται πρέπει να είναι κατά το δυνατόν βραχύτερος.

Οι διαστάσεις αυτές ισχύουν για:

  - τον τύπο της κλασματικής δειγματοληψίας αραιώσεως μερικής ροής και το σύστημα μονής αραιώσεως πλήρους ροής από το άκρο του καθετήρα στον υποδοχέα του φίλτρου,
  - τον τύπο της ολικής δειγματοληψίας αραιώσεως μερικής ροής από το άκρο της σήραγγας αραιώσεως στον υποδοχέα του φίλτρου,
  - το σύστημα διπλής αραιώσεως πλήρους ροής από το άκρο του καθετήρα στη σήραγγα δευτεροβάθμιας αραιώσεως.

Ο σωλήνας μεταφοράς:

  - μπορεί να θερμαίνεται μέχρι το πολύ 325 K (52 °C) θερμοκρασία τοιχώματος με απ' ευθείας θέρμανση ή με προθέρμανση του αέρα αραιώσεως, υπό την προϋπόθεση ότι η θερμοκρασία του αέρα δεν υπερβαίνει τους 325 K (52 °C) πριν από την εισαγωγή των καυσαερίων στη σήραγγα αραιώσεως,
  - μπορεί να είναι μονωμένος.
- SDT: Σήραγγα δευτεροβάθμιας αραιώσεως (σχήμα 15)
 

Η σήραγγα δευτεροβάθμιας αραιώσεως πρέπει να έχει ελάχιστη διάμετρο 75 mm και μήκος ικανό ώστε το διπλοαραιωμένο δείγμα να μπορεί να παραμείνει για χρονικό διάστημα τουλάχιστον 0,25 δευτερόλεπτα. Ο υποδοχέας του πρωτεύοντος φίλτρου, FH, πρέπει να ευρίσκεται μέχρι 300 mm από την έξοδο της SDT.

Η σήραγγα δευτεροβάθμιας αραιώσεως:

  - μπορεί να θερμαίνεται μέχρι το πολύ 325 K (52 °C) θερμοκρασία τοιχώματος με απ' ευθείας θέρμανση ή με προθέρμανση του αέρα αραιώσεως, υπό την προϋπόθεση ότι η θερμοκρασία του αέρα δεν υπερβαίνει τους 325 K (52 °C) πριν από την εισαγωγή των καυσαερίων στη σήραγγα αραιώσεως,
  - μπορεί να είναι μονωμένη.
- FH: Υποδοχέας(εις) φίλτρου (σχήματα 14 και 15)
 

Για το πρωτεύον και το εφεδρικό φίλτρο μπορούν να χρησιμοποιούνται ένας ή ξεχωριστοί υποδοχείς. Πρέπει να πληρούνται οι απαιτήσεις του παραρτήματος III προσάρτημα 1 τμήμα 1.5.1.3.

Ο (οι) υποδοχέας(-εις):

  - μπορεί να θερμαίνεται(-ονται) μέχρι το πολύ 325 K (52 °C) θερμοκρασία τοιχώματος με απ' ευθείας θέρμανση ή με προθέρμανση του αέρα αραιώσεως, υπό την προϋπόθεση ότι η θερμοκρασία του αέρα δεν υπερβαίνει τους 325 K (52 °C),
  - μπορεί να είναι μονωμένος(-οι).
- S: Αντλία δειγματοληψίας (σχήματα 14 και 15)
 

Η αντλία δειγματοληψίας σωματιδίων τοποθετείται σε ικανή απόσταση από τη σήραγγα έτσι ώστε η θερμοκρασία του εισερχόμενου αερίου να διατηρείται σταθερή ( $\pm 3$  K) εάν δεν χρησιμοποιείται διόρθωση ροής με FC3.
- DP: Αντλία αέρα αραιώσεως (σχήμα 15) (μόνο για διπλή αραίωση πλήρους ροής)
 

Η αντλία αέρα αραιώσεως τοποθετείται έτσι ώστε ο αέρας δευτεροβάθμιας αραιώσεως να προσάγεται με θερμοκρασία 298 K (25 °C)  $\pm 5$  K.
- FC3: Διάταξη ελέγχου ροής (σχήματα 14 και 15)
 

Πρέπει να χρησιμοποιείται διάταξη ελέγχου ροής για την αντιστάθμιση του ρυθμού ροής δείγματος σωματιδίων ως προς τις μεταβολές της θερμοκρασίας και αντίδρασης στη διαδρομή του δείγματος, εάν δεν υπάρχουν άλλα διαθέσιμα μέσα. Η διάταξη ελέγχου ροής χρειάζεται αν χρησιμοποιείται ηλεκτρονική αντιστάθμιση ροής EFC (σχήμα 13).
- FM3: Συσκευή μετρήσεως ροής (σχήματα 14 και 15) (ροή δείγματος σωματιδίων)
 

Το αεριόμετρο ή όργανο ροής τοποθετείται σε ικανή απόσταση από την αντλία δείγματος έτσι ώστε η θερμοκρασία του εισαγόμενου αερίου να παραμείνει σταθερή ( $\pm 3$  K), εάν δεν χρησιμοποιείται διόρθωση με FC3.

- FM4: Συσκευή μετρήσεως ροής (σχήμα 15) (αέρας αραιώσεως, μόνο διπλή αραιώση πλήρους ροής)  
Το αερίομετρο ή όργανο ροής τοποθετείται έτσι ώστε η θερμοκρασία του εισερχομένου αερίου να παραμένει στους 298 K (25 °C) ± 5 K.
- BV: Ένσφαιρη βαλβίδα (προαιρετική)  
Η ένσφαιρη βαλβίδα πρέπει να έχει διάμετρο τουλάχιστον όσο η εσωτερική διάμετρος του σωλήνα δειγματοληψίας και χρόνο διακοπής μικρότερο από 0,5 δευτερόλεπτα.  
Σημείωση: Εάν η θερμοκρασία του περιβάλλοντος κοντά στα PSP, PTT, SDT και FH είναι κάτω των 239 K (20 °C), πρέπει να λαμβάνονται προφυλακτικά μέτρα ώστε να αποφεύγονται τυχόν απώλειες σωματιδίων στο ψυχρό τοίχωμα των μερών αυτών. Συνεπώς, συνιστάται η θέρμανση ή/και μόνωση των μερών αυτών όπως αναφέρθηκε στις προηγούμενες περιγραφές. Συνιστάται επίσης η θερμοκρασία μετώπου φίλτρου κατά τη δειγματοληψία να μην είναι κατώτερη των 239 K (20 °C).

Σε υψηλά φορτία του κινητήρα, τα ανωτέρω μέρη πρέπει να ψύχονται με ένα σχετικώς ήπιο μέσον όπως π.χ. ανεμιστήρας κυκλοφορίας αέρα, εφόσον η θερμοκρασία του ψυκτικού μέσου δεν είναι κατώτερη των 239 K (20 °C).»

---

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

## «ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΙΙΙ

## ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ ΠΟΥ ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΕΥΕΛΙΚΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

Με αίτηση του κατασκευαστή εξοπλισμού (ΟΕΜ), και αφού χορηγήσει άδεια η εγκρίνουσα αρχή, ο κατασκευαστής εξοπλισμού μπορεί, κατά τη διάρκεια της περιόδου μεταξύ δύο διαδοχικών φάσεων οριακών τιμών, να διαθέσει στην αγορά περιορισμένο αριθμό κινητήρων οι οποίοι τηρούν μόνο τις οριακές τιμές εκπομπής της προηγούμενης φάσης, σύμφωνα με τις ακόλουθες διατάξεις:

## 1. ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΤΟΥ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗ ΚΙΝΗΤΗΡΑ ΚΑΙ ΤΟΥ ΟΕΜ

- 1.1. ΟΕΜ που επιθυμεί να κάνει χρήση του συστήματος ευελιξίας υποβάλλει αίτηση άδειας σε οποιαδήποτε εγκρίνουσα αρχή προκειμένου να αγοράσει από τους προμηθευτές κινητήρων, κατά την περίοδο μεταξύ δύο φάσεων εκπομπών, τις ποσότητες κινητήρων που περιγράφονται στα τμήματα 1.2 και 1.3, οι οποίοι δεν τηρούν τις τρέχουσες οριακές τιμές εκπομπής, αλλά έχουν εγκριθεί κατά την αμέσως προηγούμενη φάση ορίων εκπομπής.
- 1.2. Ο αριθμός των κινητήρων που διατίθενται στην αγορά στο πλαίσιο συστήματος ευελιξίας δεν υπερβαίνει, για κάθε κατηγορία κινητήρων, το 20 % των ετησίων πωλήσεων εξοπλισμού του ΟΕΜ για κινητήρες αυτής της κατηγορίας (όπως προκύπτει από τον μέσο όρο των πωλήσεων των τελευταίων πέντε ετών στην αγορά της Ευρωπαϊκής Ένωσης). Εφόσον ΟΕΜ έχει θέσει σε εμπορία στην Ευρωπαϊκή Ένωση εξοπλισμό για χρονικό διάστημα μικρότερο της πενταετίας, ο μέσος όρος υπολογίζεται με βάση το χρονικό διάστημα κατά το οποίο ο ΟΕΜ έθεσε σε εμπορία εξοπλισμό στην αγορά της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- 1.3. Ως προαιρετική εναλλακτική λύση σε σχέση με το τμήμα 1.2, ένας ΟΕΜ μπορεί να επιδιώξει να λάβει άδεια για λογαριασμό του προμηθευτή του κινητήρων ώστε ο τελευταίος να διαθέσει στην αγορά ορισμένο αριθμό κινητήρων στο πλαίσιο του συστήματος ευελιξίας. Ο αριθμός των κινητήρων για κάθε κατηγορία δεν υπερβαίνει τις κάτωθι τιμές:

Κατηγορία κινητήρα	Αριθμός κινητήρων
19-37 kW	200
37-75 kW	150
75-130 kW	100
130-560 kW	50

- 1.4. Ο ΟΕΜ περιλαμβάνει στην αίτησή του προς την εγκρίνουσα αρχή, τα εξής στοιχεία:
- α) δείγμα επισημάνσεων οι οποίες θα τοποθετηθούν σε κάθε επί μέρους τμήμα των μη οδικών κινητών μηχανημάτων στα οποία θα τοποθετηθεί κινητήρας που διατέθηκε στην αγορά στο πλαίσιο του συστήματος ευελιξίας. Οι επισημάνσεις αναγράφουν το ακόλουθο κείμενο: "Μηχανή αριθ. ... (σειρά μηχανών) ΑΠΟ ... (συνολικός αριθμός μηχανών στην αντίστοιχη ζώνη ισχύος) ΜΕ ΚΙΝΗΤΗΡΑ ΑΡΙΘ. ... ΜΕ ΤΥΠΟ ΕΓΚΡΙΣΗΣ (οδηγία 97/68/ΕΚ) αριθ. ...", και
- β) δείγμα συμπληρωματικής επισημάνσης που θα τοποθετηθεί στον κινητήρα και στην οποία θα αναγράφεται το κείμενο που σημειώνεται στο τμήμα 2.2 του παρόντος παραρτήματος.
- 1.5. Ο ΟΕΜ κοινοποιεί στην εγκρίνουσα αρχή κάθε κράτους μέλους τη χρήση του συστήματος ευελιξίας.
- 1.6. Ο ΟΕΜ παρέχει στην εγκρίνουσα αρχή όλες τις πληροφορίες σχετικά με την εφαρμογή του συστήματος ευελιξίας που είναι δυνατόν να απαιτήσει η εγκρίνουσα αρχή ως αναγκαίες για την απόφαση.
- 1.7. Ο ΟΕΜ υποβάλλει ανά εξαμηνιο έκθεση στην εγκρίνουσα αρχή κάθε κράτους μέλους σχετικά με την εφαρμογή των συστημάτων ευελιξίας που χρησιμοποιεί. Η έκθεσή του περιλαμβάνει σωρευτικά δεδομένα για τον αριθμό κινητήρων και μη οδικών μηχανημάτων που έχει διαθέσει στην αγορά στο πλαίσιο του συστήματος ευελιξίας, τους αριθμούς σειράς κινητήρων και μη οδικών κινητών μηχανημάτων και τα κράτη μέλη στην αγορά των οποίων τα μη οδικά κινητά μηχανήματα έχουν διατεθεί. Αυτή η διαδικασία συνεχίζεται για όσο διάστημα εξελίσσεται ένα σύστημα ευελιξίας.

2. ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΤΟΥ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗ ΚΙΝΗΤΗΡΑ
    - 2.1. Ένας κατασκευαστής κινητήρων μπορεί να διαθέσει στην αγορά κινητήρες στο πλαίσιο ενός ευέλικτου συστήματος οι οποίοι καλύπτονται από έγκριση χορηγηθείσα σύμφωνα με το τμήμα 1 του παρόντος παρατηήματος.
    - 2.2. Ο κατασκευαστής κινητήρων πρέπει να επιδέξει ετικέτα στους κινητήρες αυτούς με το ακόλουθο κείμενο: «Ο κινητήρας διατίθεται στην αγορά στο πλαίσιο του συστήματος ευελιξίας».
  3. ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΤΗΣ ΕΓΚΡΙΝΟΥΣΑΣ ΑΡΧΗΣ
    - 3.1. Η εγκρίνουσα αρχή εκτιμάτο περιεχόμενο του αιτήματος για χρήση συστήματος ευελιξίας και τα συνημμένα έγγραφα. Ακολουθώς, πληροφορεί τον OEM για την απόφασή της σχετικά με το κατά πόσον εγκρίνει ή όχι τη χρήση του συστήματος ευελιξίας.
-



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

Προστίθενται τα ακόλουθα παραρτήματα:

## «ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XIV

Κεντρική Επιτροπή Ναυσιπλοΐας του Ρήνου (CCNR) φάση I <sup>(1)</sup>».

PN (kW)	CO (g/kWh)	HC (g/kWh)	NO <sub>x</sub> (g/kWh)	PT (g/kWh)
37 ≤ PN < 75	6,5	1,3	9,2	0,85
75 ≤ PN < 130	5,0	1,3	9,2	0,70
P ≥ 130	5,0	1,3	n ≥ 2 800 tr/min = 9.2 500 ≤ n < 2 800 tr/min = 45 × n <sup>(-0.2)</sup>	0,54

## «ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XV

Κεντρική Επιτροπή Ναυσιπλοΐας του Ρήνου (CCNR) φάση II <sup>(2)</sup>».

P <sub>N</sub> (kW)	CO (g/kWh)	HC (g/kWh)	NO <sub>x</sub> (g/kWh)	PT (g/kWh)
18 ≤ P <sub>N</sub> < 37	5,5	1,5	8,0	0,8
37 ≤ P <sub>N</sub> < 75	5,0	1,3	7,0	0,4
75 ≤ P <sub>N</sub> < 130	5,0	1,0	6,0	0,3
130 ≤ P <sub>N</sub> < 560	3,5	1,0	6,0	0,2
P <sub>N</sub> ≥ 560	3,5	1,0	n ≥ 3 150 min <sup>-1</sup> = 6,0 343 ≤ n < 3 150 min <sup>-1</sup> = 45 × n <sup>(-0.2)</sup> - 3 n < 343 min <sup>-1</sup> = 11,0	0,2

<sup>(1)</sup> Πρωτόκολλο 19 της CCNR, απόφαση της Κεντρικής Επιτροπής Ναυσιπλοΐας του Ρήνου της 11ης Μαΐου 2000

<sup>(2)</sup> Πρωτόκολλο 21 της CCNR, απόφαση της Κεντρικής Επιτροπής Ναυσιπλοΐας του Ρήνου της 31ης Μαΐου 2001.