

Annex 1.
Appendix 2
side 1

Annex 1, Appendix 2

METODER OG FREMGANGSMÅDER TIL MÅLING OG KONTROL AF
ISOLATIONSEVNEN OG EFFEKTIVITETEN AF KØLE- ELLER
VARMEANLEG PÅ SPECIELT MATERIEL TIL TRANSPORT AF
LETFORDÆRVELIGE LEVNEDSMIDLER:

A. DEFINITIONER OG ALMINDELIGE PRINCIPPER

1. K-koefficient. Den totale varmetransmissionskoefficient (K-koefficienten, i nogle lande kalde U-koefficienten), som repræsenterer materiellets isolationsevne, defineres ved følgende formel:

$$K = \frac{W}{S \cdot \Delta \theta}$$

hvor W er den varmeeffekt, der kræves i et karrosseri med et gennemsnitsoverfladeareal S for at opretholde den absolutte difference $\Delta \theta$ mellem den indvendige gennemsnitstemperatur θ_i og den udvendige gennemsnitstemperatur θ_e under kontinuerlig drift, når den udvendige gennemsnitstemperatur θ_e er konstant.

2. Karrosseriets gennemsnitsoverfladeareal S er det geometriske gennemsnit af karrosseriets indvendige overfladeareal S_i og karrosseriets udvendige overfladeareal S_e

$$S = \sqrt{S_i \cdot S_e}$$

Når man bestemmer de to overfladearealer S_i og S_e , må strukturelle særegenheder og overfladeujævnheder på karrosseriet som f.eks. afrundinger, hjulkasser og lignende tages i betragtning samt optegnes i den relevante rubrik i nedenfor anførte prøverapport; hvis karrosseriet imidlertid er dækket med bølgeplader, skal den overflade, der regnes med, være den plane overflade der dækkes heraf, og ikke den udfoldede bølgede overflade.

3. Såfremt det drejer sig om parallelepipediske karrosserier, er karrosseriets indvendige gennemsnitstemperatur (θ_i) det aritmetiske gennemsnit af de temperaturer, der måles 10 cm fra væggene i følgende 14 punkter: