

Annex 1
Appendix 2
side 2

- (a) karrosseriets 8 indvendige hjørner, og
(b) midtpunkterne på karrosseriets 6 indvendige flader.

Såfremt karrosseriet ikke er parallelepipedisk, skal de 14 målepunkter fordeles så tilfredsstillende som muligt under hensyntagen til karrosseriets form.

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

- (a) karrosseriets 8 udvendige hjørner,
(b) midtpunkterne på karrosseriets 6 udvendige flader.

Såfremt karrosseriet ikke er parallelepipedisk, skal de 14 målepunkter fordeles så tilfredsstillende som muligt under hensyntagen til karrosseriets form.

5. Gennemsnitstemperaturen for karrosseriets vægge er det aritmetiske gennemsnit for karrosseriets udvendige og indvendige gennemsnitstemperatur

$$\left(\frac{\theta_e + \theta_i}{2} \right)$$

6. Kontinuerlig drift. Driften betragtes som kontinuerlig, såfremt følgende betingelser begge er opfyldt:

- karrosseriets udvendige og indvendige gennemsnitstemperatur må i en periode på mindst 12 timer ikke afvige mere end $\pm 0,5$ C, og
- differencen mellem de gennemsnitlige termiske effekter målt over en periode på mindst 3 timer før og efter førnævnte periode på mindst 12 timer, skal være mindre end 3%.

B. MATERIELLETS ISOLATIONSEVNE

Fremgangsmåder for måling af K-koefficienten

- (a) Materiel, exclusive tanke til flydende levnedsmidler

7. Isolationsevnen skal måles under kontinuerlig drift, enten ved den indvendige kølemetode eller ved den indvendige varmemetode. I alle tilfælde skal det tomme karrosseri anbringes i et isoleret prøvekammer.

...