4.3.3.4.　SHEDは、ドライビングサイクルが完了してから７分以内に密閉すること。

4.3.3.5.　ホットソークロス試験は、SHEDを密閉した状態で行うこと。この場合において、ホットソークロス試験の開始値としてHC濃度、温度及び気圧を測定し、その測定結果を5.の計算に使用すること。

4.3.3.6.　HC分析計は、ホットソークロス試験終了前にゼロ及びスパン調整を行うこと。

4.3.3.7.　SHED内のホットソークロス試験の最終値としてHC濃度、温度及び気圧を測定し、その測定結果を5.の計算に使用すること。

4.4.　代替試験法

4.1.から4.3.までの規定により試験を実施することが技術的に困難な場合にあっては、代替試験法による結果と4.1.から4.3.までの規定による試験結果との間に相関があることを証明することにより、代替試験法を用いることができるものとする。

5.　結果の計算

5.1.　ダイアーナルブリージングロス試験及びホットソークロス試験のそれぞれの試験におけるHCの排出量は、次の式により求めること。

$$M_{HC}=k\cdot V\cdot 10^{-4}\cdot\left(\frac{C_{HC\cdot f}\cdot p_f}{T_f}-\frac{C_{HC\cdot i}\cdot p_i}{T_i}\right)$$

M_{HC}：試験中に排出されるHC質量　［g］

C_{HC}：SHED内のHC濃度　［ppmC］

V　：正味SHED容量　［㎥］

㈱　試験車両の容量が定義されていない場合は0.14㎥を減ずること

T　：SHED内温度　［K］

p　：SHED内気圧　［kPa］

k　：1.2×（12＋H／C）

㈱　H／Cは、ダイアーナルブリージングロス試験については2.33、ホットソークロス試験については2.20とする。

i　：開始時の指示値

f　：終了時の指示値

5.2.　全燃料蒸発ガス質量は、次の式によりダイアーナルブリージングロス試験及びホットソークロス試験の結果を加算して求めること。

$m_{total}=m_{TH}+m_{HS}$

m_{total}：全燃料蒸発ガス質量　［g］

m_{TH}：ダイアーナルブリージングロス試験における燃料蒸発ガス質量　［g］

m_{HS}：ホットソークロス試験における燃料蒸発ガス質量　［g］

別紙２　燃料蒸発ガス抑制装置のエージング

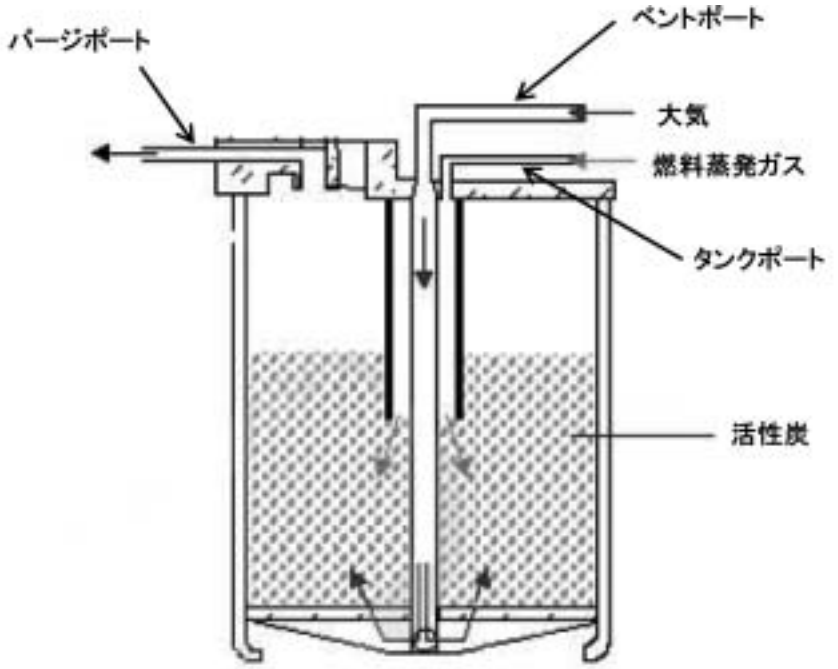
1.　キャニスタのエージング方法

エージングは、2.1.又は2.2.の手順に従って実施すること。

2.　キャニスタエージングのガスフロー

キャニスタエージングのガスフローは、図２によるものとする。

図２　キャニスタガスフロー



2.1.　キャニスタエージングの手順(1)

2.1.1.　キャニスタエージング手順

キャニスタエージングは、ローディング、放置及びパージングを１サイクルとし、表２の左欄に掲げる最高速度に応じ、それぞれ同表右欄に掲げるサイクル回数の試験を行うこと。この場合において、周囲温度は、297.2±２K（24±２℃）とする。

表２　キャニスタエージング試験回数

最高速度	サイクル回数
50km／h以下	90回
50km／hを超え130km／h未満	170回
130km／h以上	300回

2.1.2.　ローディング手順

2.1.2.1.　ローディングは、キャニスタエージングのパージングが完了してから１分以内に開始すること。

2.1.2.2.　キャニスタのベントポートを開放し、パージポートに蓋をした後、体積割合が空気50％、燃料蒸発ガス50％の混合気を流量40ｇ／hでキャニスタのタンクポートから流入させるものとする。この場合において燃料蒸発ガスにあっては、313.2±２K（40±２℃）の燃料温度で生成されるものとする。