3.2.4.　自動車閉塞

次式により算定される自動車閉塞比ε_{sb}は、0.35以下であること。

$$\varepsilon_{sb}=\frac{A_f}{A_{nozzle}}\leqq 0.35$$

ε_{sb}：自動車閉塞比

A_f：自動車の前面投影面積（m^2）

A_{nozzle}：噴出口の面積（m^2）

3.2.5.　ホイール

試験自動車のホイールは、自動車速度が風速の±３km/h以内となる速度で回転すること。

3.2.6.　ムービングベルト

風洞には試験自動車の前部から後部に、風速との速度差が３km/h以内となる速度で延伸するムービングベルトを備えること。

3.2.7.　流体の流れ角度

ノズルエリア全体に均等に分散した９個の点において、噴出口における水平方向及び鉛直方向の角度α及びβの標準偏差が１°以下であること。

3.2.8.　空気圧

ノズルエリア全体に均等に分散した９個の点において、噴出口における合計圧力の標準偏差が0.02以下であること。

$$\sigma_{Pt}\left(\frac{\Delta P_t}{q}\right)\leqq 0.02$$

σ_{Pt}：圧力の標準偏差

ΔP_t：各測定点における合計圧力の変動（N/m^2）

q：動的圧力（N/m^2）

空のテストセクションにおける均衡の中心からの前方３mと後方３mの間隔に対し、かつ噴出口の中心高さにおいて、圧力係数cpの絶対差が、0.02以下であること。

$$\left|cp_{x=+3m}-cp_{x=-3m}\right|\leqq 0.02$$

cp：圧力係数

3.2.9.　境界層の厚さ

x＝０（平衡中心点）において、境界層の厚さは30mm以下であること。

3.2.10.　拘束閉塞比

拘束装置は、自動車の前部には取り付けないこと。また、次式に基づき算定される拘束装置による自動車の前面投影面積の相対的閉塞比ε_{restr}は0.10以下であること。

$$\varepsilon_{restr}=\frac{A_{restr}}{A_f}\leqq 0.10$$

ε_{restr}：拘束装置の相対的閉塞比

A_{restr}：ノズル面に投影された拘束装置の前面面積（m^2）

A_f：自動車の前面投影面積（m^2）

3.2.11.　x方向のバランスの測定精度

x方向に生じる力の不正確さは±５N以内であること。この場合において、測定される力の分解能は±３N以内であること。

3.2.12.　測定の再現性

測定される力の再現性は、±３N以内であること。

4.　路上の走行抵抗測定

4.1.　路上試験の要件

4.1.1.　路上試験の環境条件

4.1.1.1.　許容風速

4.1.1.1.1.及び4.1.1.1.2.に規定する方法に基づき風速及び風向を測定すること。この場合において、最も代表的な風速が発生する試験路沿いの場所の路面高において、一般的な気象機器を使用し、連続して測定した風速の算術平均を算術平均風速とする。ただし、試験走行路の同じ区間において逆方向に走行する試験を行えない場合にあっては、試験走行路の各区間における風速及び風向を測定すること。

4.1.1.1.1.　定置型風速測定

５秒超の時間における風速が平均５m/s未満であって、２秒未満の時間における最大風速が８m/s未満であること。この場合において、試験路に直交する風速は２m/s未満であること。風補正は、4.5.3.に規定する方法で計算するものとする。ただし、最低算術平均風速が２m/s以下のときは、風補正を省略してもよい。

4.1.1.1.2.　車載型風速測定

4.3.2.に規定された装置を使用し、試験時の試験路上における算術平均風速は７m/s未満であって、最大風速は10m/sであること。この場合において、試験路に直交する風速は４m/s未満とであること。

4.1.1.2.　気温

試験時の気温は、５℃以上40℃以下であること。

4.1.1.3.　温度補正

惰行走行ごとに、最大の測定温度の差が５℃を超える場合は、各惰行走行ごとに、当該走行における周囲温度の算術平均を用いて別々に温度補正を適用すること。この場合において、個別の走行について走行抵抗係数f_0、f_1及びf_2の値を算定及び補正するものとし、個別に補正された各係数f_0、f_1及びf_2の算術平均を算定するものとする。

4.1.2.　試験路

4.1.2.1.　路面

路面は、平坦で均一かつ清浄で、乾燥し、走行抵抗の測定の妨げになりうる障害物又は遮風物がないものとし、当該路面の面粗度及び組成が現在の市街路及び高速道路の路面の代表性を有するものであること。

4.1.2.2.　勾配

試験路の縦方向の勾配は、±１％以内であり、３m間隔の任意の２点間の局所勾配は、試験路の縦方向勾配の±0.5％以内であること。また、試験路の同一区間で逆方向に走行する試験を行えない場合にあっては、試験路の並行区間の縦方向勾配の合計は、０％から0.1％の上り坂までの範囲とする。

4.1.2.3.　反り

試験路の最大の反りは、1.5％とする。

4.2.　準備

4.2.1.　試験自動車

4.2.1.1.　計量

走行抵抗の測定の前後に、自動車の重量を試験運転者及び機器を含めて測定し、算術平均重量m_{av}を計測すること。

4.2.1.2.　試験自動車構成

試験自動車構成を記録するものとし、惰行試験を実施する場合は、その試験に使用するものとする。

4.2.1.3.　試験自動車の状態

4.2.1.3.1.　慣らし運転

試験自動車は、後続試験のために10,000km以上80,000km以下の慣らし運転を行うものとする。ただし、自動車製作者等からの要請があった場合にあっては、3,000km以上を走行した自動車を使用してもよい。