



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

**Всемирный форум для согласования правил
в области транспортных средств**

172-я сессия

Женева, 20–23 июня 2017 года

Пункт 4.7.3 предварительной повестки дня

**Соглашение 1958 года: Рассмотрение проектов поправок
к существующим правилам, представленных GRPE****Предложение по дополнению 1 к первоначальному
варианту Правил № 143 (модифицированные системы
двухтопливных двигателей большой мощности
(МСД-ДТБМ))****Представлено Рабочей группой по проблемам энергии
и загрязнения окружающей среды***

Воспроизведенный ниже текст был принят Рабочей группой по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (GRPE) на ее семьдесят четвертой сессии (ECE/TRANS/WP.29/GRPE/74, пункт 39). Он основан на документе ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2017/4 с поправками, содержащимися в документе GRPE-74-25, который воспроизводится в приложении VI к докладу. Этот текст представляется Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Административному комитету AC.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2017 года.

* В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2016–2017 годы (ECE/TRANS/254, пункт 159, и ECE/TRANS/2016/28/Add.1, направление работы 3.1) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом.



Дополнение 1 к первоначальному варианту Правил № 143 (модифицированные системы двухтопливных двигателей большой мощности (МСД-ДТБМ))

Приложение 6

Пункт 10.1 изменить следующим образом:

«10.1 Испытания и требования

Двигатель, являющийся репрезентативным для запрашиваемого расширения диапазона применения, испытывают в соответствии с положениями пункта 5.2.2 или 10.1.1 по усмотрению изготовителя модифицированной системы двухтопливного двигателя. Испытания двигателя в соответствии с пунктом 5.2.2 всегда требуются при расширении диапазона применения путем включения в него семейства двигателей с РОГ.

Испытания в соответствии с пунктом 10.1.1 проводят на репрезентативном двигателе, оборудованном системой, относящейся к семейству модифицированных систем двухтопливных двигателей.

Одни и те же испытания проводят в дизельном и двухтопливном режимах при максимально возможном соответствии операционных точек и условий.

Полученные по результатам испытаний значения выбросов NO_x , неметановых углеводородов (НМУВ), СО и ВЧ в двухтопливном режиме должны быть меньше или равны соответствующим значениям для дизельного режима.

В качестве альтернативного варианта, по просьбе изготовителя модифицированной системы двигателя, применяются следующие положения:

- а) только для выбросов неметановых углеводородов (НМУВ) и СО значения удельных выбросов CO_2 в ходе испытания в соответствии с пунктом 10.1.1.1 в двухтопливном режиме не должны превышать применимых исходных предельных значений, указанных в Правилах № 49 и преобразованных в предельные значения удельных выбросов CO_2 с помощью следующего уравнения:

предельное значение удельных выбросов $\text{CO}_2 = 1,6 \times 1,5 \times$ предельное значение удельных выбросов при торможении,

где:

предельное значение удельных выбросов CO_2	–	эквивалентное предельное значение, выраженное в $[\text{г}/\text{кгCO}_2]$,
1,6	–	коэффициент пересчета значения удельных выбросов при торможении в значение удельных выбросов CO_2 ,
1,5	–	коэффициент соответствия,
предельное значение удельных выбросов при торможении	–	применимое исходное предельное значение выбросов, указанное в Правилах № 49 и выраженное в $[\text{г}/\text{кВт}]$;

- b) полученные по результатам испытаний значения выбросов NO_x и ВЧ в двухтопливном режиме должны быть меньше или равны соответствующим значениям для дизельного режима».
-