



**Conseil Economique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.29/582
30 juillet 1997

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS
et FRANÇAIS

ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la construction des véhicules

PROJET DE COMPLÉMENT 2 AU RÈGLEMENT No. 85

(Mesure de la puissance nette)

Note : Le texte reproduit ci-après a été adopté par le Comité d'administration (AC.1) de l'Accord de 1958 modifié à sa sixième session, suite à la recommandation du Groupe de travail à sa cent-douzième session. Il a été établi sur la base du document TRANS/WP.29/R.810, tel qu'il a été modifié (TRANS/WP.29/566, par. 69 et 131). Quelques rectificatifs de forme ont également été incorporés.

Paragraphe 3.4, supprimer.

Paragraphe 5.2.3, modifier comme suit :

"5.2.3 Le carburant utilisé est le suivant :"

Ajouter les nouveaux paragraphes suivants :

"5.2.3.1 Pour les moteurs à allumage commandé alimentés à l'essence :

Le carburant est celui disponible sur le marché. En cas de contestation, le carburant est l'un des carburants de référence défini par le CEC 2/ pour les moteurs alimentés à l'essence, dans les documents CEC : RF-01-A-84 et RF-01-A-85.

5.2.3.2 Pour les moteurs à allumage commandé alimentés au GPL :

5.2.3.2.1 Dans le cas d'un moteur à alimentation auto-adaptable :

le carburant est celui disponible sur le marché. En cas de contestation, le carburant est l'un des carburants de référence définis à l'annexe 8;

5.2.3.2.2 Dans le cas d'un moteur sans alimentation auto-adaptable :

le carburant est le carburant de référence défini à l'annexe 8 dont la teneur en C3 est la moins élevée, ou

5.2.3.2.3 Dans le cas d'un moteur marqué comme n'utilisant qu'une seule composition particulière de carburant :

le carburant est le carburant pour lequel le moteur est marqué.

5.2.3.2.4 le carburant utilisé doit être indiqué dans le procès-verbal d'essai.

5.2.3.3 Pour les moteurs à allumage commandé alimentés au gaz naturel :

5.2.3.3.1 Dans le cas d'un moteur à alimentation auto-adaptable :

le carburant est celui disponible sur le marché. En cas de contestation, le carburant est l'un des carburants de référence définis à l'annexe 8;

5.2.3.3.2 Dans le cas d'un moteur sans alimentation auto-adaptable :

le carburant est le carburant disponible sur le marché d'un indice de Wobbe d'au moins $52,6 \text{ MJm}^{-3}$ (20 °C, 101,3 kPa). En cas de contestation, le carburant est le carburant de référence G20 défini à l'annexe 8, c'est-à-dire le carburant de plus fort indice de Wobbe, ou

2/ Coordinating European Council

5.2.3.3.3 Dans le cas d'un moteur marqué comme utilisant un groupe spécifique de carburants :

le carburant utilisé est le carburant disponible sur le marché d'un indice de Wobbe d'au moins $52,6 \text{ MJm}^{-3}$ (20 °C, 101,3 kPa) si le moteur est marqué pour le groupe H de gaz ou d'au moins $47,2 \text{ MJm}^{-3}$ (20 °C, 101,3 kPa) si le moteur est marqué pour le groupe L de gaz. En cas de contestation, le carburant est le carburant de référence G20 défini à l'annexe 8 si le moteur est marqué pour le groupe H de gaz, ou le carburant de référence G23 si le moteur est marqué pour le groupe L de gaz, c'est-à-dire le carburant du groupe correspondant dont l'indice de Wobbe est le plus fort, ou

5.2.3.3.4 Dans le cas d'un moteur marqué comme n'utilisant qu'une seule composition particulière de carburant :

le carburant utilisé est le carburant pour lequel le moteur est marqué.

5.2.3.3.5 le carburant utilisé doit être indiqué dans le procès-verbal d'essai.

5.2.3.4 Pour les moteurs à allumage par compression :

Le carburant est celui disponible sur le marché. En cas de contestation, le carburant est le carburant de référence défini par le CEC pour les moteurs à allumage par compression, dans le document du CEC : RF-03-A-84."

Paragraphe 6 à 6.2, modifier comme suit :

"6. CONFORMITE DE LA PRODUCTION

Les procédures de vérification de la conformité de la production sont celles prévues à l'appendice 2 du Règlement (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), les prescriptions étant les suivantes :

6.1 Les moteurs homologués en vertu du présent Règlement doivent être fabriqués de façon à être conformes au type homologué.

6.2 Les prescriptions minimum régissant les procédures de vérification de la conformité de la production définies à l'annexe 7 du présent Règlement doivent être satisfaites."

Paragraphe 6.3 à 6.4.2, supprimer.

Annexe 1,

Ajouter une nouvelle rubrique 1.11, ainsi conçue :

"1.11 Carburant = essence au plomb/essence sans plomb/gazole/GPL/GN"

Les rubriques 1.11 à 1.12 deviennent les rubriques 1.12 à 1.14.

Ajouter les nouvelles rubriques suivantes :

"3.2.3 Par dispositif d'alimentation au GPL : oui/non 3/

3.2.3.1 Numéro d'homologation et documentation conformément au Règlement No. 67 :

3.2.3.2 Module de contrôle électronique du moteur pour l'alimentation au GPL :

3.2.3.3 Marque(s) :

3.2.3.4 Type :

3.2.3.5 Possibilités de réglage des émissions :

3.2.3.6 Documents complémentaires :

3.2.3.6.1 Description de la protection du catalyseur lors du passage de l'essence au GPL, ou inversement :

3.2.3.6.2 Montage du dispositif (raccordements électriques, prises de dépression, canalisations d'équilibrage, etc.) :

3.2.3.6.3 Dessin du symbole :

3.2.4 Par dispositif d'alimentation au GN : oui/non 3/

3.2.4.1 Numéro d'homologation conformément au Règlement No. 67 :

3.2.4.2 Module de contrôle électronique du moteur pour l'alimentation au GN :

- 3.2.4.3 Marque(s) :
- 3.2.4.4 Type :
- 3.2.4.5 Possibilités de réglage des émissions :
- 3.2.4.6 Documents complémentaires :
- 3.2.4.6.1 Description de la protection du catalyseur lors du passage de l'essence au GN, ou inversement :
- 3.2.4.6.2 Montage du dispositif (raccordements électriques, prises de dépression, canalisations d'équilibrage, etc.) :
- 3.2.4.6.3 Dessin du symbole : "

Annexe 3, ajouter la rubrique ci-après :

- "11.3 Exigence du moteur en carburant : essence au plomb / essence sans plomb / gazole / GN / GPL 2/ : "

Ajouter une nouvelle annexe, ainsi conçue:

"Annexe 8

1. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DES CARBURANTS DE REFERENCE GPL

		Carburant A	Carburant B	Méthode d'essai
Composition :				ISO 7941
C3	% vol	30 ± 2	85 ± 2	
C4	% vol	complément	complément	
<C3, >C4	% vol	max 2 %	max 2 %	
Oléfines	% vol	9 ± 3	12 ± 3	
Résidu d'évaporation	ppm	max 50	max 50	NFM 41-015
Eau		néant	néant	contrôle visuel
Soufre	ppm en masse */	max 50	max 50	EN 24260
Sulfure d'hydrogène	taux	néant	néant	
Corrosion du cuivre		classe 1	classe 1	ISO 625 1 **/
Odeur		caractéristique	caractéristique	
MON		min 89	min 89	EN 589 annexe B

*/ Valeur à déterminer dans les conditions normalisées (293,2 K (20 °C) et 101,3 kPa).

**/ Cette méthode peut ne pas permettre de déterminer avec précision la présence de matériaux corrosifs si l'échantillon contient des inhibiteurs de corrosion ou d'autres composants chimiques qui réduisent la corrosivité de l'échantillon envers la lame de cuivre. Par conséquent, il est interdit d'ajouter de tels produits dans le seul but de fausser la méthode d'essai.

* * *

2. CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DES CARBURANTS DE REFERENCE GN

		G20	G23	G25
Composition :				
CH ₄	% vol	100	92,5	86
N ₂	% vol	0	7,5	14
Indice de Wobbe */	MJ/m ³	53,6 ± 2 %	48,2 ± 2 %	43,9 ± 2 %

*/ Calculé à partir de la capacité calorifique brute et à 0°C.

Les gaz entrant dans la composition de ces mélanges devront avoir les puretés minimales suivantes :

N₂ : 99 %

CH₄ : 95 % avec une teneur totale en hydrogène, monoxyde de carbone et oxygène inférieure à 1 % et une teneur totale en azote et dioxyde de carbone inférieure à 2 %.

L'indice de Wobbe est le rapport entre la capacité calorifique volumique d'un gaz et la racine carrée de sa densité relative dans les mêmes conditions de référence :

$$\text{indice de Wobbe} = H_{\text{gaz}} \frac{\sqrt{\rho_{\text{air}}}}{\sqrt{\rho_{\text{gaz}}}}$$

où : H_{gaz} = capacité calorifique du carburant en MJ/m³ à 0°C

• ρ_{air} = densité de l'air à 0°C

• ρ_{gaz} = densité du carburant à 0°C

L'indice de Wobbe est appelé brut ou net selon que la capacité calorifique considérée est la capacité calorifique brute ou nette."
