|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Организация Объединенных Наций | |  | ECE/TRANS/WP.29/2016/41 | |
| _unlogo | **Экономический  и Социальный Совет** | | | Distr.:  Russian  Original: |

**Европейская экономическая комиссия**

Комитет по внутреннему транспорту

Всемирный форум для согласования правил   
в области транспортных средств

**169-я сессия**

Женева, 21–24 июня 2016 года

Пункт 4.7.2 предварительной повестки дня

**Соглашение 1958 года − Рассмотрение проектов поправок   
к существующим правилам, представленных GRPE**

Предложение по дополнению 4 к поправкам серии 06 к Правилам № 49 (выбросы загрязняющих веществ двигателями с воспламенением от сжатия и двигателями с принудительным зажиганием   
(СНГ и КПГ))

Представлено Рабочей группой по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды[[1]](#footnote-1)\*

Воспроизведенный ниже текст был принят Рабочей группой по проблемам энергии и загрязнения окружающей среды (GRPE) на ее семьдесят второй сессии (ECE/TRANS/WP.29/GRPE/72, пункты 42, 44 и 46). В его основу положены документы ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/6 , ECE/TRANS/WP.29/GRPE/  
2016/7 с поправками, содержащимися в документе GRPE-72-11, который воспроизводится в приложении IV к докладу, и ECE/TRANS/WP.29/GRPE/2016/8 с поправками, содержащимися в документе GRPE-72-04, который воспроизводится в приложении V к докладу. Он представляется Всемирному форуму для согласования правил в области транспортных средств (WP.29) и Административному комитету АС.1 для рассмотрения на их сессиях в июне 2016 года.

Дополнение 4 к поправкам серии 06 к Правилам № 49 (выбросы загрязняющих веществ двигателями с воспламенением от сжатия и двигателями с принудительным зажиганием (СНГ и КПГ))

*Приложение 4, пункты 9.2.1 и 9.2.1.1* изменить следующим образом:

«9.2.1 Проверка линейности

9.2.1.1 Введение

Проверку линейности проводят для каждой измерительной системы, перечисленной в таблице 7. Измерительную систему выставляют минимум по 10 исходным значениям либо в соответствии с другими указаниями. Для проверки на линейность отдельно давления и температуры отбирают по крайней мере три исходных значения. Измеренные значения сопоставляют с исходными с использованием линейной регрессии методом наименьших квадратов в соответствии с уравнением 11 в пункте 7.8.7. Максимальные предельные значения в таблице 7 означают максимальные значения, ожидаемые в ходе испытания».

*Приложение 9A, пункт 2.3.1* изменить следующим образом:

«2.3.1 Сбои в работе форсунок

В качестве альтернативы мониторингу, предусмотренному в стро-ке d) таблицы в позиции 7 добавления 3 к приложению 9В к настоящим Правилам, изготовитель может по своему усмотрению решить соблюдать положения, перечисленные в пунктах 2.3.1.1−2.3.1.2.1 настоящего приложения».

*Приложение 9В, добавление 3, позицию 7* изменить следующим образом:

«Мониторинг топливной системы

БД-система осуществляет мониторинг следующих элементов топливной системы в оснащенных ею двигателях на предмет их надлежащей работы:

|  | *Дизельный двигатель* | *Газовый  двигатель* |
| --- | --- | --- |
| a) регулирование давления в топливной системе: способность топливной системы обеспечивать заданное давление топлива при регулировании по замкнутому циклу − мониторинг эффективности; | X |  |
| b) регулирование давления в топливной системе: способность топливной системы обеспечивать заданное давление топлива при регулировании по замкнутому циклу в том случае, если данная система сконструирована таким образом, что давление может контролироваться независимо от других параметров − мониторинг эффективности; | X |  |
| c) опережение впрыска топлива: способность топливной системы обеспечивать заданную синхронизацию подачи топлива по меньшей мере в один из моментов впрыска, когда двигатель оснащен надлежащими датчиками − мониторинг эффективности; | X |  |
| d) количество впрыскиваемого топлива: способность топливной системы подавать заданное количество топлива посредством выявления отклонений от желаемого количества топлива по крайней мере в один из моментов впрыскивания, когда двигатель оснащен надлежащими датчиками (например, при предварительном, основном или вторичном впрыске) − мониторинг предельных значений выбросов; | X |  |
| e) система впрыска топлива: способность поддерживать заданное соотношение компонентов топливной смеси (включая, в частности, самонастраивающиеся элементы) − мониторинг эффективности. |  | X |

».

*Приложение 10, пункт 11* изменить следующим образом:

«11. Документация

Орган по официальному утверждению типа требует от изготовителя представить весь комплект документации. Эта документация должна содержать описание любого элемента конструкции, принципа ограничения выбросов системой двигателя и средств, с помощью которых он контролирует непосредственно или косвенно выходные данные этой системы.

Такая информация включает полное описание принципа ограничения выбросов. Кроме того, она включает данные о режиме работы всех функций ВФВ и БФВ, в том числе описание параметров, которые изменяются любой функцией ВФВ, и граничные условия, в которых действует функция ВФВ, а также указание тех функций ВФВ и БФВ, которые могут активироваться в условиях, предусмотренных процедурами испытаний в настоящем приложении.

Эта информация должна быть включена в ''расширенный пакет документации'', в соответствии с требованиями к документации, изложенными в пункте 5.1.4».

1. \* 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 деятельности 3.1) Всемирный форум будет разрабатывать, согласовывать и обновлять правила в целях улучшения характеристик транспортных средств. Настоящий документ представлен в соответствии с этим мандатом. [↑](#footnote-ref-1)